



АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ РЕГІОНІВ

КОЛЕКТИВНА МОНОГРАФІЯ

МІНІСТЕРСТВО НАУКИ І ОСВІТИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТОРГІВЛІ
ІМЕНІ МИХАЙЛА ТУГАН-БАРАНОВСЬКОГО

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ РЕГІОНІВ

КОЛЕКТИВНА МОНОГРАФІЯ

Кривий Ріг
Видавець Роман Козлов
2019

Авторський колектив:

Н.С. Іванова, д.е.н., доц. (Передмова, 1, 9), В.А. Павлова, д.е.н., проф. (1), Н.С. Приймак, к.е.н., доц. (11), І.А. Карабаза, к.е.н., доц. (8), В.В. Барабанова, к.е.н., доц. (5), Г.А. Богатирьова, к.пед.н., доц. (6), Н.С. Орлова, д.держ.управл., проф. (10), Н.В. Трушкіна, к.е.н., чл.-кор. АЕН України (2), С.В. Іванов, чл.-кор. НАН України (2), В.В. Мартинець, к.е.н. (4), Т.В. Бондар, к.е.н. (4), М.А. Саєнсус, к.е.н., доц. (12) Ю.Б. Лижник (3), М.В. Гакова (7), О.М. Данкєєва (7), І.В. Шаповалова (8), Н.С. Ринкевич (2), А. І. Лісютін (10)

*Затверджено до друку Вченою радою
Донецького національного університету економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського
Протокол № 14 від 27.05.2019*

Рецензенти:

Маргасова В.Г. доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри бухгалтерського обліку, оподаткування та аудиту Чернігівського національного технологічного університету;

Кожухова Т.В. доктор економічних наук, доцент, проректор з науково-педагогічної роботи, міжнародних зв'язків та розвитку Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського;

Македон В.В., доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки і світових фінансів Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара.

А72 Антикризове управління економічним розвитком регіонів: колективна монографія [Електронний ресурс] / за ред. Н. С. Іванової. — Кривий Ріг : Вид. Р. А. Козлов, 2019. — 226 с. — Режим доступу: <http://elibrary.donnue.edu.ua/id/eprint/1340>

ISBN 978-617-7643-38-7

У монографії висвітлюються теоретичні та практичні аспекти антикризового управління економічним розвитком регіонів. Визначено тенденції соціально-економічного розвитку регіонів. Висвітлено проблеми формування інституційного середовища розвитку логістичних кластерів в економічних районах України. Здійснено моделювання перехідних процесів соціально-економічного розвитку регіонів України. Обґрунтовано застосування системного підходу до формування стратегії соціально-економічного розвитку регіону. Розглянуто маркетингові аспекти забезпечення соціально-економічного розвитку регіонів. Визначено механізм державного регулювання легкої промисловості України у реалізації стратегії сталого розвитку регіонів. Досліджено наукові основи формування і розвитку логістики як складової механізму сталого розвитку соціально-економічних систем.

Монографія розрахована на науковців, спеціалістів, які приймають рішення в галузі формування стратегії антикризового управління економічним розвитком регіонів, викладачів, аспірантів, магістрів та студентів економічних вузів.

УДК 005.334:332.1

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	4
РОЗДІЛ 1. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ	6
РОЗДІЛ 2. ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ В ЕКОНОМІЧНИХ РАЙОНАХ УКРАЇНИ	30
РОЗДІЛ 3. МОДЕЛЮВАННЯ ПЕРЕХІДНИХ ПРОЦЕСІВ ДЛЯ АНАЛІЗУ ПОКАЗНИКІВ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ	42
РОЗДІЛ 4. СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ	54
РОЗДІЛ 5. МАРКЕТИНГ ТЕРИТОРІЙ ЯК ФАКТОР СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ: ФОРМУВАННЯ ПОЗИТИВНОГО ТУРИСТИЧНОГО ІМІДЖУ	68
РОЗДІЛ 6. КРЕАТИВНІ ІНДУСТРІЇ ТУРИЗМУ ЯК МАРКЕТИНГОВИЙ ІНСТРУМЕНТ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЇ МІСТА	81
РОЗДІЛ 7. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ УПРАВЛІННЯ МАРКЕТИНГОМ ТЕРИТОРІЙ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ	100
РОЗДІЛ 8. ФОРМУВАННЯ ТУРИСТИЧНОГО ІМІДЖУ УКРАЇНИ: ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОСУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ТУРИСТИЧНОГО ПРОДУКТУ НА СВІТОВИЙ РИНОК	117
РОЗДІЛ 9. КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД ДО АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ РЕГІОНІВ	131
РОЗДІЛ 10. МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЛЕГКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ У РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ	146
РОЗДІЛ 11. ІДЕНТИФІКАЦІЯ ЗОВНІШНІХ ДРАЙВЕРІВ ЗМІН СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ	168
РОЗДІЛ 12. НАУКОВІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ ЯК СКЛАДОВОЇ МЕХАНІЗМУ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ	178
ДОДАТКИ	224

ПЕРЕДМОВА

Реалізація реформи децентралізації управління та регіональні диспропорції економічного розвитку зумовили актуалізацію проблеми забезпечення ефективного регіонального менеджменту та розробки стратегії антикризового управління економічним розвитком регіонів. Дослідження чинників соціально-економічного розвитку регіонів забезпечується значним методичним інструментарієм аналізу, але зазвичай його проводять за допомогою традиційних прийомів економічного аналізу та із застосуванням апарату економіко-математичного моделювання.

Теоретико-методологічною базою дослідження стали положення економічної теорії, макро- та мікроекономіки, теорії управління, праці провідних вітчизняних і зарубіжних науковців з питань антикризового управління з позиції менеджменту, маркетингу та публічного адміністрування.

В монографії сформульовано ряд таких положень:

- поєднання сучасної кластерної політики, механізму інституційного забезпечення розвитку інтегрованої транспортно-логістичної системи і стратегій розумних спеціалізацій промисловості в умовах децентралізації дозволяє створити належні умови для формування логістичного кластеру як дієвої форми партнерства, зміцнити конкурентні переваги Слобожанського економічного району та підвищити економічну спроможність територіальних громад;

- моделі отримані в результаті моделювання перехідних процесів є стійкими, що вказує на стійкість системи як при відкритому так і при закритому типах управління;

- нову парадигму розвитку необхідно формувати з урахуванням синергетичних засад в умовах великої кількості та різноманітності суспільних відносин, багатофакторності та багатокритеріальності розвитку, а також ймовірного характеру прийнятих рішень щодо розвитку економічних систем різних рівнів;

- важливою складовою стратегії модернізації економіки України на сучасному етапі є перехід від індустріальної та сировинної моделі розвитку до постіндустріальної або креативної, яка ґрунтується на використанні людського потенціалу та знань, що є певною базою для розробки та реалізації ідей для культурно-економічного розвитку, в першу чергу, сучасного мегаполісу;

- використання креативних індустрій як маркетингового інструменту соціально-економічного розвитку міста дозволить реалізувати варіативність інструментів комунікації та конструктивної взаємодії громадських організацій із владою. Це дозволить налагодити механізм зворотного зв'язку та гнучке реагування на зміни у запитах споживачів туристичних послуг й сприятиме соціально-економічному розвитку території сучасного міста;

- стратегічне управління маркетингом територій соціально-економічного розвитку регіонів – це система довготривалих, найбільш важливих цільових заходів щодо якості життя населення, туристичної привабливості, економічної

ефективності виробництва та інших напрямків розвитку господарства регіону, спрямоване на системне просування позитивного іміджу території з метою створення сприятливого ставлення до неї для умов ведення бізнесу, проживання населення та туризму;

- дослідження проблем формування туристичного іміджу України на світовому ринку туризму та проблем маркетингового просування національного туристичного продукту дозволило: порівняти особливості організації просування національного туристичного продукту в різних країнах; встановити, що станом на 2018 рік невід’ємними атрибутами іміджу країни стали війна, корупція, нерозвинена і при цьому дорога інфраструктура, особиста небезпека; визначити напрями просування туристичного продукту України на світовий ринок задля відновлення та формування нового позитивного туристичного іміджу України; з’ясувати, що кількість іноземних громадян, які в’їхали в Україну протягом 2013–2017 рр., скоротилась у 1,7 разу, або на 10441585 осіб тощо;

- визначення рівня однорідності регіонів у межах сформованих кластерів дозволило визначити три регіональні кластери за даними 2013 р. та п’ять регіональних кластерів за даними 2017 р.; обґрунтувати стратегічні напрями підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіонів, розробити механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіонів; отримані кластери дозволяють розробити системи антикризового управління для регіонів відповідно їх приналежності до того чи іншого кластеру;

- реалізація визначених напрямів державного регулювання легкої промисловості забезпечить підвищення конкурентоспроможності легкої промисловості, інноваційний та інвестиційний розвиток галузі, формування ефективної вітчизняної зовнішньоекономічної політики в умовах євроінтеграції та підвищення інвестиційної привабливості легкої промисловості на національному та міжнародному ринку;

- ідентифікація зовнішніх драйверів змін соціально-економічних систем обґрунтувала особливості їх оцінки в рамках антикризового управління економічним розвитком соціально-економічних систем; наведений підхід до оцінки зовнішніх драйверів змін дозволить забезпечити на різних рівнях менеджменту вибір ефективних інструментів розвитку регіональних соціально-економічних систем.

Монографію «Антикризове управління економічним розвитком регіонів» підготовлено як результат виконання завдань НДР, затвердженої Міністерством освіти і науки України «Антикризовий менеджмент як фактор забезпечення економічного розвитку регіону» 0118U100276 (2018-2019).

РОЗДІЛ 1. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ СОЦІАЛЬНО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ ¹

Соціально-економічний розвиток регіонів сьогодні набуває особливої актуальності в умовах децентралізації управління. Підсумки соціально-економічного розвитку України відображаються у звітах Державної служби статистики України [1]. Статистичні дані за 2014-2017 роки по країні в цілому і у регіональному розрізі формуються без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. В доповіді «Про соціально-економічне становище України» [2] представлено основні показники соціально-економічного розвитку країни:

- на 1 грудня 2017 р. *чисельність наявного населення* в Україні, за оцінкою, становила 42403,0 тис. осіб;

- *кількість зареєстрованих безробітних* на кінець грудня 2017р. становила 354,4 тис. осіб, з них допомогу по безробіттю отримували 80,2%. Більше половини від загальної кількості безробітних становили жінки. Рівень зареєстрованого безробіття в цілому по країні на кінець грудня 2017р. становив 1,4% населення працездатного віку, у сільській місцевості – 2,1%, у міських поселеннях – 1,0%;

- протягом 2017 р. *середня номінальна заробітна плата* штатних працівників підприємств, установ, організацій (з кількістю працюючих 10 осіб і більше) становив 7104 грн і порівняно з 2016 р. збільшився на 37,1%;

- у січні-грудні 2017 р. було призначено *субсидії для відшкодування витрат на оплату житлово-комунальних послуг* 8809,3 тис. домогосподарств, із них у міських поселеннях - 6026,5 тис. домогосподарств, у сільській місцевості - 2782,8 тис.; готівкою на відшкодування витрат для придбання скрапленого газу, твердого та рідкого пічного побутового палива – 811,5 тис. домогосподарств на суму 2247,3 млн.грн.;

- *індекс споживчих цін (індекс інфляції)* за 2017р. у цілому становив 113,7% (за 2016 р.– 112,4%);

- у 2017 р. підприємствами країни виконано *будівельних робіт* на суму 101,1 млрд.грн. Індекс будівельної продукції у 2017 р. порівняно із 2016 р. становив 120,9%;

- за січень-грудень 2017 р. *обсяг експорту товарів* становив 39486,1 млн.дол. США, імпорт – 44697,6 млн.дол. Порівняно із січнем-листопадом 2016р. експорт збільшився на 20,6% (на 6753,4 млн.дол.), імпорт – на 27,5% (на 9634,8 млн.дол.). Негативне сальдо становило 5211,5 млн.дол. (у січні-листопаді 2016р. також негативне – 2330,2 млн.дол.);

- за 2017 р. оборот підприємств *оптової торгівлі* становив 1931,8 млрд.грн. Порівняно з 2016 р. його фізичний обсяг збільшився на 2,8%;

¹ В.А. Павлова, д.е.н., професор, Університет імені Альфреда Нобеля (м. Дніпро); Н.С. Іванова, д.е.н., доцент, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)

– за 2017 р. оборот *роздрібної торгівлі* становив 587,8 млрд.грн, що в порівнянних цінах на 8,6% більше від обсягу 2016 р. У грудні 2017 р. роздрібний товарооборот становив 66,0 млрд.грн і в порівнянних цінах проти грудня 2016 р. зріс на 15,7%;

Згідно звітності Державної служби статистики України [1], основними соціально-економічними показниками розвитку регіонів визначено наступні: чисельність наявного населення на 1 січня року, тис. осіб; кількість зайнятих економічною діяльністю, тис. осіб; наявний дохід населення у розрахунку на одну особу, грн.; витрати населення у розрахунку на одну особу, грн.; середньомісячна заробітна плата, грн.; індекс споживчих цін (грудень до грудня попереднього року), відсотків; валовий регіональний продукт (у фактичних цінах), млн. грн.; обсяг реалізованої промислової продукції, (товарів, послуг), млн. грн.; продукція сільського господарства (у постійних цінах), млн. грн. (у тому числі продукція рослинництва, продукція тваринництва); прийняття в експлуатацію загальної площі житла, тис. м²; роздрібний товарооборот підприємств (у фактичних цінах), млн. грн.; обсяг реалізованих послуг, млн. грн.; експорт та імпорт товарів, млн. дол. США; експорт та імпорт послуг, млн. дол. США; фінансовий результат до оподаткування, млрд. грн. (без урахування результатів діяльності бюджетних установ); капітальні інвестиції (у фактичних цінах), млрд. грн.

Для дослідження динаміки та структури основних показників соціально-економічного розвитку регіонів національної економіки застосовано розрахунково-аналітичні та порівняльні методи.

Згідно методологічних пояснень Державної служби статистики України [1], показник «наявне населення» характеризує чисельність населення, яке на момент перепису перебуває на певній території, враховуючи тимчасово проживаючих. Динаміка та регіональна структура чисельності наявного населення України представлена в табл. 1.1

Таблиця 1.1 – Динаміка чисельності наявного населення України в розрізі регіонів, 2008-2017 рр. (тис. осіб) (складено авторами за даними [1])

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Україна	46143,7	45962,9	45778,5	45633,6	45553	45423,8	42929,3	42760,5	42584,5	42403
Вінницька	1660,0	1650,6	1641,2	1634,2	1627	1618,3	1610,6	1602,2	1590,4	1575,8
Волинська	1036,2	1036,7	1037,2	1038,6	1040	1041,3	1042,9	1042,7	1041	1038,5
Дніпропетровська	3374,2	3355,5	3336,5	3320,3	3307,8	3292,4	3276,6	3254,9	3230,4	3231,1
Донецька	4500,5	4466,7	4433,0	4403,2	4375,4	4343,9	4297,2	4265,1	4244	4200,5
Житомирська	1294,2	1285,8	1279,0	1273,2	1268,9	1262,5	1256	1247,5	1240,5	1231,2
Закарпатська	1243,4	1244,8	1247,4	1250,7	1254,4	1256,9	1259,6	1259,2	1258,8	1258,1
Запорізька	1821,3	1811,7	1801,3	1791,7	1785,2	1775,8	1765,9	1753,6	1739,5	1723,2
Івано-Франківська	1381,1	1380,7	1379,8	1380,1	1381,8	1382,1	1382,6	1382,3	1379,9	1377,5
Київська	1727,9	1721,8	1717,6	1719,5	1722,1	1725,5	1729,2	1732,2	1734,5	1754,3
Кіровоградська	1027,0	1017,8	1010,0	1002,4	995,2	987,6	980,6	973,1	965,8	956,3
Луганська	2331,8	2311,6	2291,3	2272,7	2256,5	2239,5	2220,2	2205,4	2195,3	2167,8
Львівська	2552,9	2549,6	2544,7	2540,9	2540,7	2538,4	2537,8	2534,2	2534	2529,6

Продовження таблиці 1.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Миколаївська	1195,8	1189,5	1183,3	1178,2	1173,5	1168,4	1164,3	1158,2	1150,1	1141,3
Одеська	2392,2	2391,0	2388,7	2388,3	2395,2	2396,5	2396,4	2390,3	2386,5	2383,1
Полтавська	1511,4	1499,6	1487,8	1477,2	1467,8	1458,2	1449	1438,9	1426,8	1413,8
Рівненська	1151,0	1151,6	1152,5	1154,3	1156,9	1158,8	1161,2	1161,8	1162,7	1160,6
Сумська	1184,0	1172,3	1161,5	1152,3	1143,2	1133	1123,4	1113,3	1104,5	1094,3
Тернопільська	1093,3	1088,9	1084,1	1080,4	1077,3	1073,3	1069,9	1065,7	1059,2	1052,3
Харківська	2782,4	2769,1	2755,1	2742,2	2744,4	2737,2	2731,3	2718,6	2701,2	2694
Херсонська	1099,2	1093,4	1088,2	1083,4	1078,2	1072,5	1067,9	1062,4	1055,6	1047
Хмельницька	1341,4	1334,0	1326,9	1320,2	1314	1307	1301,2	1294,4	1285,3	1274,4
Черкаська	1304,2	1295,2	1285,4	1277,3	1268,9	1260	1251,8	1243	1231,2	1220,4
Чернівецька	904,1	904,4	904,3	905,3	907,2	908,5	910	909,9	908,1	906,7
Чернігівська	1121,3	1109,7	1098,2	1088,5	1077,8	1066,8	1055,7	1045	1033,4	1020,1
Севастополь (міськрада)	380,1	380,5	380,8	381,2	383,4	385,727	н/д	н/д	н/д	н/д
Автономна Республіка Крим	1967,3	1965,3	1963,5	1963,0	1965,2	1967,22	н/д	н/д	н/д	н/д

За даними 2017 року приріст чисельності наявного населення в цілому по Україні відносно 2014 року склав - 1,23 % (або -526,3 тис. осіб). При цьому зменшення показника мають майже всі області окрім Київської, приріст населення якої складає 1,45 % (25,1 тис. осіб), рис. 1.1.

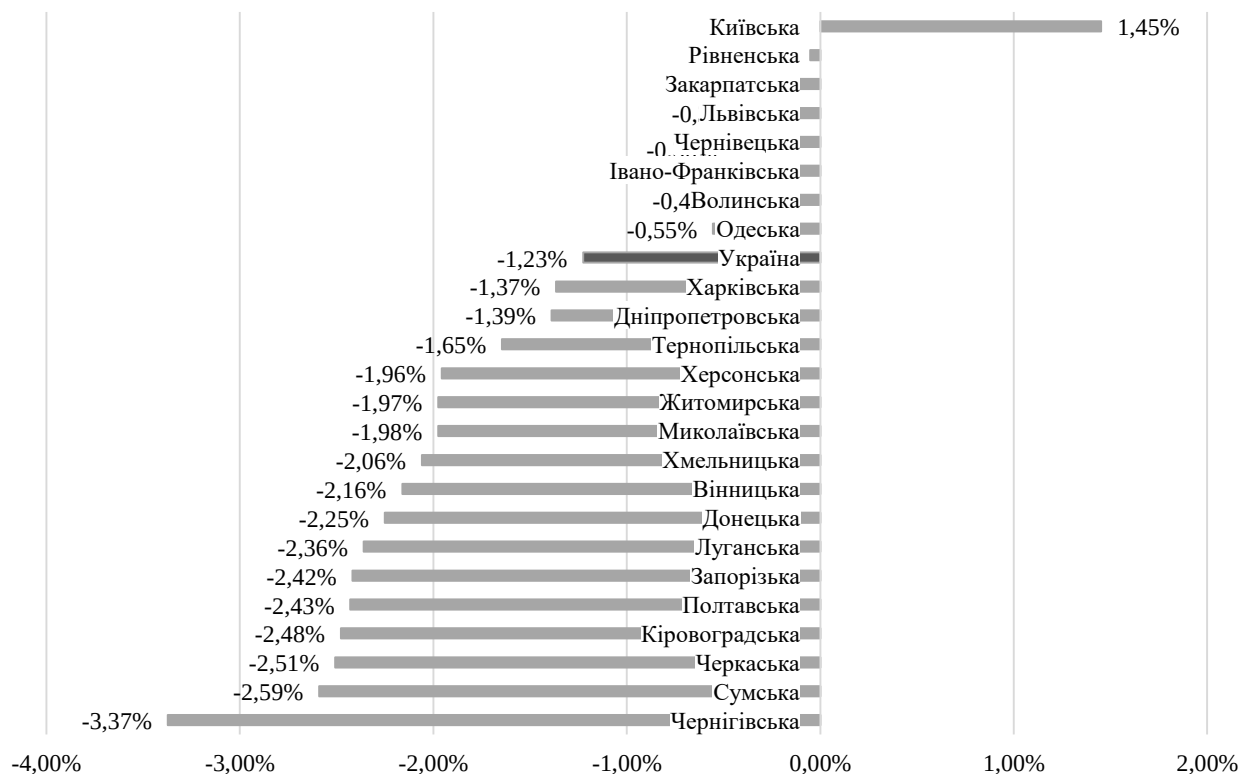


Рисунок 1.1 – Приріст чисельності наявного населення регіонів (областей) України в 2017 році відносно 2014 року (розраховано та побудовано авторами за даними [1])

Регіональна структура чисельності наявного населення за даним 2008 та 2017 років представлена на рис. 1.2., за даними якого можна зробити висновок, що протягом періоду дослідження регіональна структура чисельності наявного населення майже не змінюється.

Найбільша питома вага в структурі чисельності наявного населення України і в 2008 і в 2017 роках належить Донецькій області, відповідно: 9,75% та 9,91%. Частка Дніпропетровської області протягом 2008-2017 року збільшилася на 0,31 відсоткових пунктів і на кінець 2017 року складає 7,59%. На 0,43 та 0,44 відсоткових пункти збільшилася частка Львівської та Одеської областей, на кінець 2017 року склали відповідно: 5,97 % та 5,62 %. На 0,39 відсоткових пунктів збільшилася частка Київської області на кінець періоду дослідження частка якої сягає позначки 4,14 %.

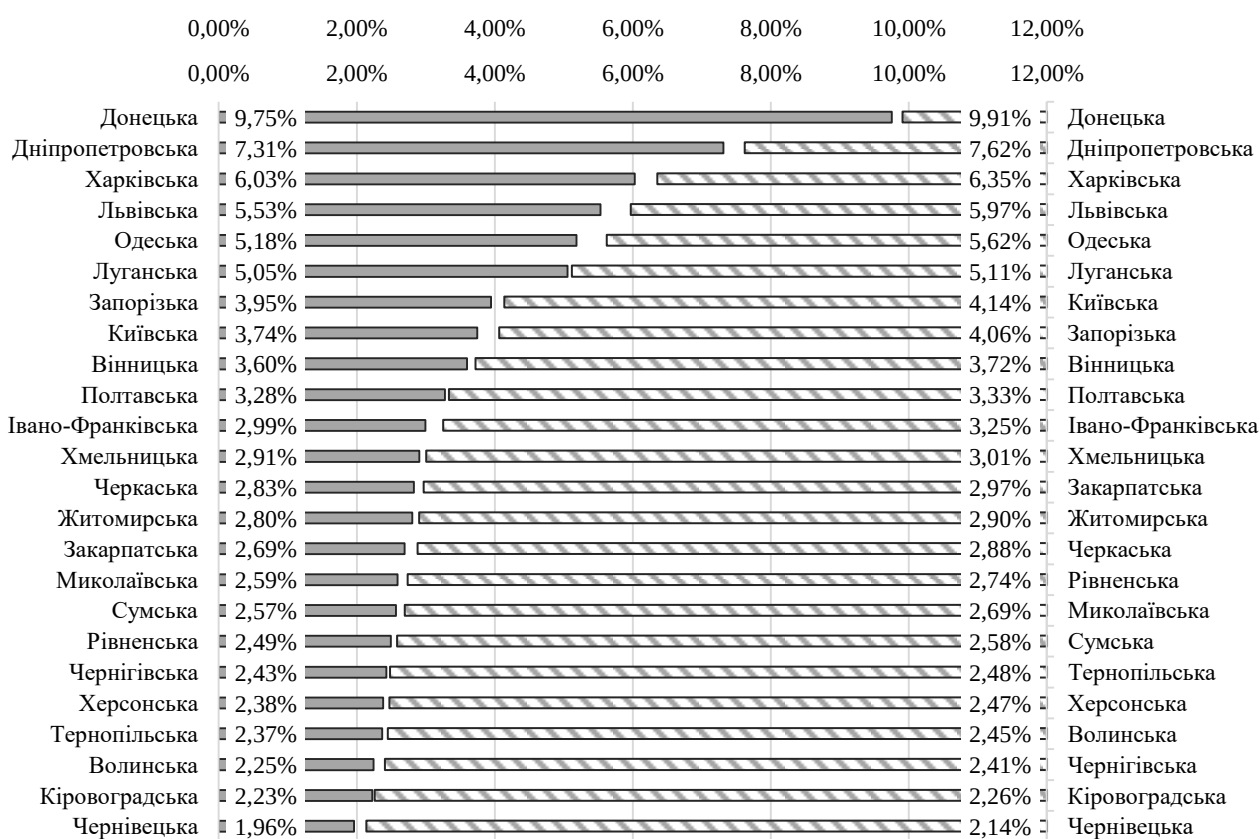


Рисунок 1.2 – Порівняння рейтингу регіонів (областей) України за показником чисельності наявного населення, 2008 р. та 2017 р. (побудовано авторами)

Станом на кінець 2017 року кількість зайнятого економічною діяльністю населення по Україні в цілому зменшилося відносно 2014 року до рівня 16156,4 тис. осіб або на 10,6 % (на -1916,9 тис. осіб) менше 2014 року. Спричинено це різким зменшенням зайнятого населення в Донецькій та Луганській областях, відповідно: -58,1 % (-1018,1 тис. осіб) та -66,7 % (-585,5 тис. осіб), рис. 1.3.

За даними рис. 1.3 збільшення чисельності зайнятого населення у 2017 року (відносно 2014 року) можна спостерігати в Івано-Франківській (+2,0 % або +11,2 тис. осіб), Київській (+2,3 % або +16,8 тис. осіб), Чернівецькій (+2,3 %

або +8,7 тис. осіб), Харківській (+1,8 % або +21,8 тис. осіб) та Львівській (+1,2 % або +12,6 тис. осіб) областях.

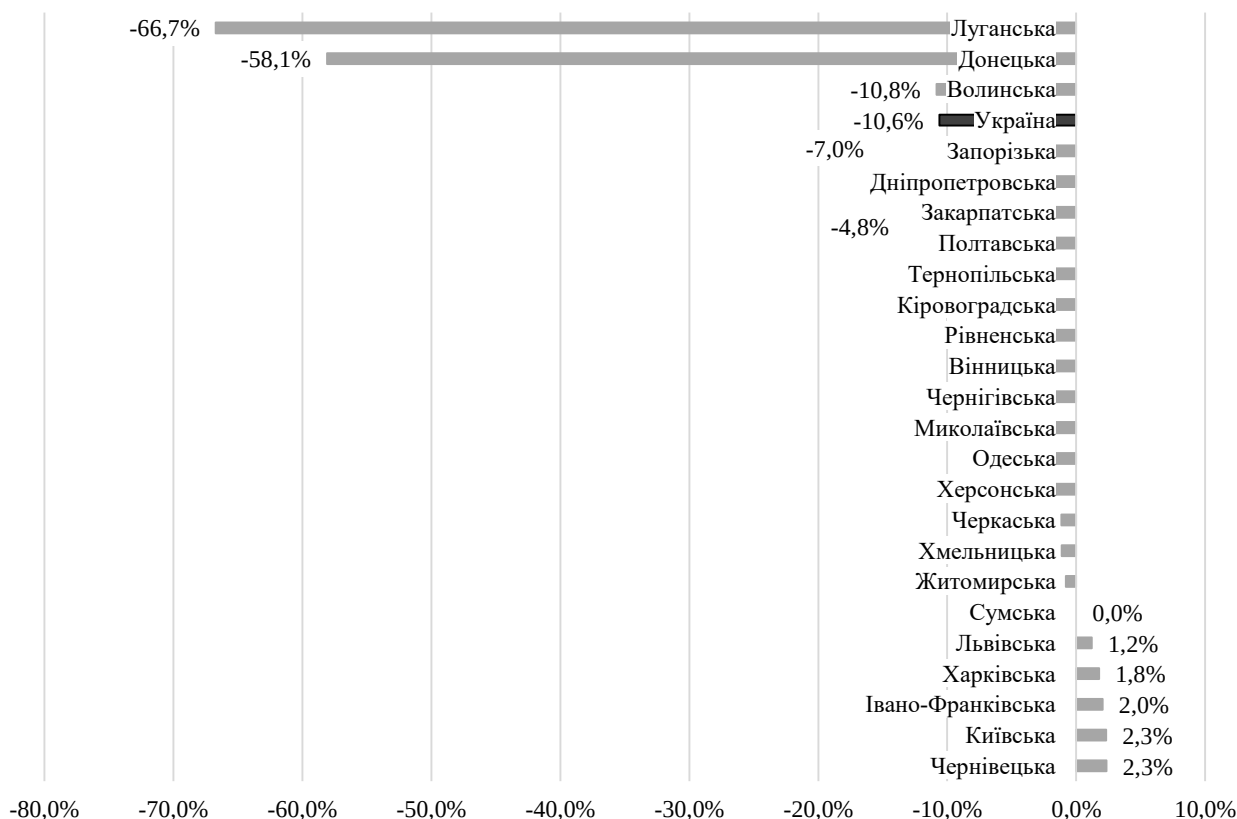


Рисунок 1.3 – Приріст чисельності зайнятого економічною діяльністю населення регіонів (областей) України в 2017 році відносно 2014 року (побудовано авторами)

За даними 2017 року найбільша питома вага за чисельністю зайнятого економічною діяльністю населення належить Дніпропетровській області – 8,61 %. Значних змін зазнали Луганська та Донецька області: якщо в 2008 році на Донецьку область приходилося 10,2% (2138,8 тис. осіб) зайнятого населення, то вже в 2017 році її частка складає лише 4,54% (734,3 тис. осіб), рис. 1.4.

За даними рис. 1.4 збільшилася частка Харківської області (7,72%) на 1,46 відсоткових пункти, Львівської – на 1,29 відсоткових пункти (6,5%), Одеської – на 1,02 відсоткових пункти (6,11%). Всі інші регіони також збільшили частку зайнятого населення у межах одного відсоткового пункту.

Наявний дохід (за визначенням Державної служби статистики) представляється як максимальний обсяг доходів, які можуть бути використані домашніми господарствами на придбання споживчих товарів та оплату послуг. Вони включають: заробітну плату, прибуток, змішаний дохід, сальдо доходів від власності, соціальні допомоги, інші одержані поточні трансферти за виключенням сплачених, зокрема поточних податків на доходи та майно.

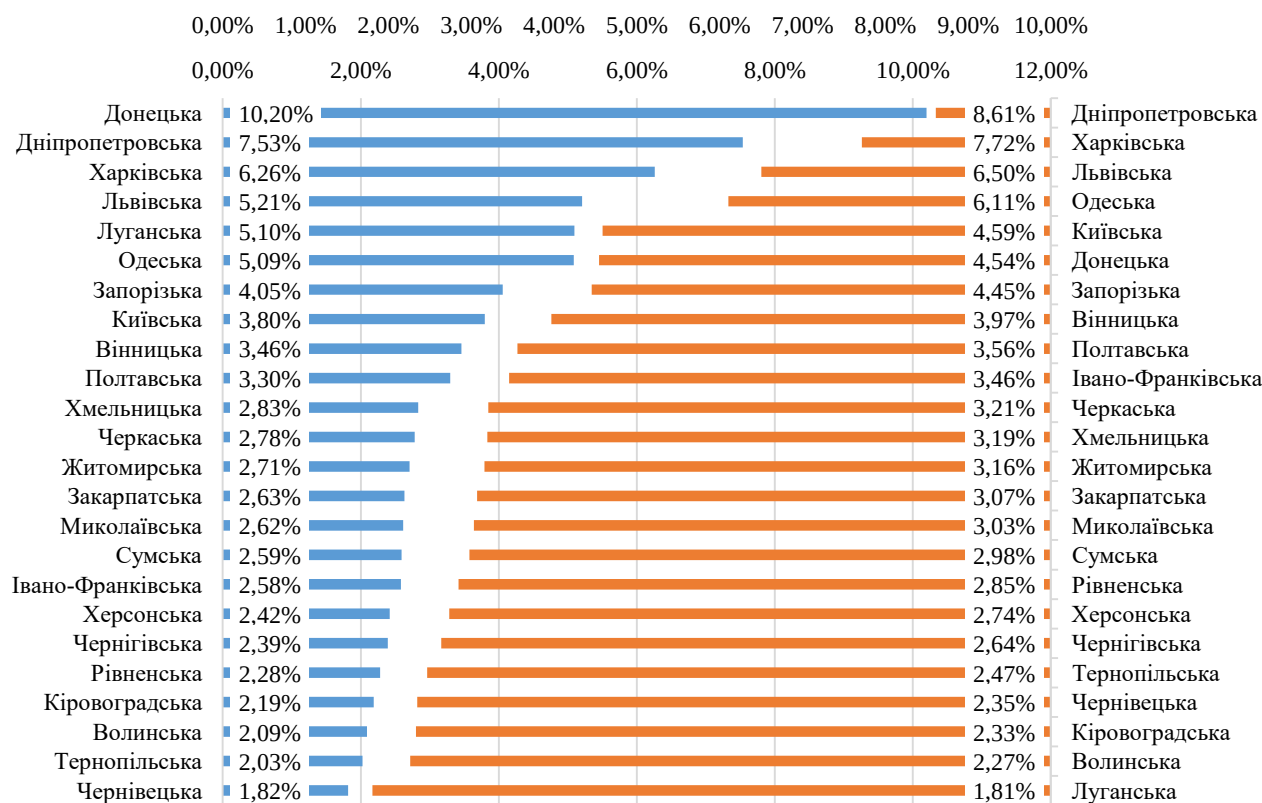


Рисунок 1.4 – Порівняння рейтингу областей України за показником зайнятого економічною діяльністю населення, 2008 р. та 2017 р. (побудовано авторами)

Динаміку наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу за період 2008-2017 років представлено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2 – Динаміка наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу в розрізі регіонів, 2008-2017 рр. (грн.) (складено авторами за даними [1])

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Україна	13972,4	14606,2	18347	21249,5	23931,1	26167,5	27700,3	31082,7	35610,1	45762,7
Вінницька	12153,5	12380,2	15857,0	18679,9	20816,9	22714,6	24271,6	28626,7	33848,9	43725
Волинська	10919,6	11130,8	13913,6	16390,8	18256,5	19490,7	21083,4	24473,5	28312,5	38068,7
Дніпропетровська	15827,0	16646,6	20687,4	23724,0	27268,9	29940,3	33352,1	38346,2	43458,3	54215,4
Донецька	16344,2	17380,9	21258,2	24622,8	27541,7	29981,4	26417,7	20816,8	19434,3	24947,5
Житомирська	11984,9	12385,3	15571,6	18428,8	20740,4	21452,2	22913	27029,6	31441,3	41786,6
Закарпатська	9868,1	10028,1	12226,9	14662,9	15824,7	17898,2	17789,7	21446,7	25045,3	33281,7
Запорізька	15377,4	16174,0	19856,6	23142,8	25882	28474	31106,2	35379	42117,8	52726,9
Івано-Франківська	11482,8	12015,4	14720,3	17238,4	18895	20964,6	21103,2	25612,7	29975,4	39325,5
Київська	14218,5	15085,8	19327,8	22408,4	26153	26766,4	29361,5	33072,2	39177,9	50320,5
Кіровоградська	11751,5	11757,6	15214,5	17712,2	19741,7	21376,8	22742,6	26728,4	30979,9	40877,2
Луганська	13565,9	14368,4	17836,1	20589,0	22896,8	25185,5	19920,6	14988,3	11919,7	16468,2
Львівська	12995,6	13657,0	16561,3	19240,2	21180,7	22622,9	24239,4	28795,7	33673,5	44194,2
Миколаївська	12726,5	13297,6	16600,6	19637,5	21997,8	23688,6	24386,1	28749,7	33186,6	43851,8
Одеська	11905,7	12621,7	15996,1	18878,4	21069,5	25082,2	25076,2	31567,6	37732	48473,7
Полтавська	14209,9	14747,3	17958,8	20485,0	22795,9	24958,3	26998,5	31749,3	36393,3	47075,3

Продовження таблиці 1.2

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Рівненська	11217,5	11531,3	14352,1	17040,1	19331,9	20710,8	22502,6	26042,2	29757,4	38881,8
Сумська	13455,1	13655,6	16619,2	19101,0	21032,4	22993,6	24700,4	29772,9	33944,4	44323,3
Тернопільська	10821,2	10733,2	13572,9	16011,3	17401,1	18996,6	19273	23241,2	26884,4	35211,2
Харківська	13944,9	14902,2	18402,3	21421,1	23731,3	26227	27516,7	31224,3	36587,7	46789,7
Херсонська	11481,0	11606,3	14586,5	17210,4	19167,3	21344,6	21610,9	26457,6	31242,7	40242,6
Хмельницька	12137,8	12332,4	15480,3	18386,1	20312	22432,7	23545	28339,5	32650	42349,6
Черкаська	12070,4	12404,4	15445,2	17798,3	19897,9	21477,4	22742,3	26700,3	30608,7	40589
Чернівецька	10414,7	10275,4	13181,5	15634,4	16727	18740,9	18984,8	23490,5	26838,3	35403,4
Чернігівська	12901,8	12996,0	16427,5	18714,1	21268,5	23567,1	23973,4	27672,1	31707,1	41320,7
Севастополь (міськрада)	12559,2	13023,9	16763,0	19566,9	21331,4	26262	н/д	н/д	н/д	н/д
Автономна Республіка Крим	12161,3	12265,7	15232,1	17612,2	19418,1	21919,9	н/д	н/д	н/д	н/д

Дані табл. 1.2 дозволяють зробити висновок про збільшення наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу протягом 2008 – 2017 років на майже 228 %, при цьому найбільше збільшення спостерігається в Одеській області – 307 %. Але доцільним є скоригувати дані щодо наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу за період дослідження з урахуванням індексу споживчих цін – в постійних цінах 2010 року. Результати розрахунків представлено в табл. 1.3.

Таблиця 1.3 – Динаміка наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу в розрізі регіонів, 2008-2017 рр. (грн.), в постійних цінах 2010 року (розраховано авторами за даними [1])

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Україна	17118,9	15935,4	18347	20315,0	22924,5	24942,2	21139,5	16553,2	16869,1	19066,5
Вінницька	14890,4	13506,8	15857,0	17858,4	19941,3	21650,9	18522,8	15245,2	16034,8	18217,5
Волинська	13378,6	12143,7	13913,6	15669,9	17488,6	18578,0	16089,8	13033,4	13412,1	15860,9
Дніпропетровська	19391,1	18161,4	20687,4	22680,7	26121,9	28538,3	25452,6	20421,4	20587,0	22588,2
Донецька	20024,8	18962,6	21258,2	23540	26383,3	28577,5	20160,7	11086,1	9206,4	10394,1
Житомирська	14683,8	13512,4	15571,6	17618,4	19868,0	20447,7	17486,0	14394,7	14894,3	17409,9
Закарпатська	12090,3	10940,7	12226,9	14018,1	15159,1	17060,1	13576,2	11421,5	11864,4	13866,4
Запорізька	18840,3	17645,8	19856,6	22125,1	24793,4	27140,6	23738,7	18841,2	19951,9	21968,0
Івано-Франківська	14068,6	13108,8	14720,3	16480,3	18100,3	19982,9	16104,9	13640,1	14199,9	16384,5
Київська	17420,4	16458,6	19327,8	21422,9	25053,0	25513,0	22407,2	17612,7	18559,3	20965,4
Кіровоградська	14397,9	12827,5	15214,5	16933,3	18911,3	20375,8	17356,0	14234,3	14675,7	17031,0
Луганська	16620,8	15675,9	17836,1	19683,6	21933,7	24006,1	15202,4	7982,1	5646,6	6861,3
Львівська	15922,1	14899,8	16561,3	18394,1	20289,8	21563,5	18498,3	15335,2	15951,7	18413,0
Миколаївська	15592,4	14507,7	16600,6	18773,9	21072,5	22579,3	18610,2	15310,7	15721,1	18270,3
Одеська	14586,8	13770,3	15996,1	18048,2	20183,3	23907,7	19136,9	16811,4	17874,3	20196,0
Полтавська	17409,9	16089,3	17958,8	19584,1	21837,1	23789,6	20603,9	16908,2	17240,1	19613,4
Рівненська	13743,6	12580,6	14352,1	16290,7	18518,8	19741,0	17172,8	13868,9	14096,6	16199,6
Сумська	16485,1	14898,3	16619,2	18260,9	20147,8	21916,9	18850,1	15855,7	16080,1	18466,8
Тернопільська	13258,1	11709,9	13572,9	15307,2	16669,2	18107,0	14708,2	12377,2	12735,6	14670,3

Продовження таблиці 1.3

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Харківська	17085,2	16258,3	18402,3	20479,1	22733,1	24998,9	20999,3	16628,6	17332,2	19494,4
Херсонська	14066,4	12662,5	14586,5	16453,5	18361,1	20345,1	16492,3	14090,1	14800,2	16766,6
Хмельницька	14871,1	13454,6	15480,3	17577,5	19457,7	21382,2	17968,3	15092,3	15466,9	17644,5
Черкаська	14788,6	13533,2	15445,2	17015,6	19061,0	20471,7	17355,8	14219,3	14499,9	16910,9
Чернівецька	12760,0	11210,5	13181,5	14946,9	16023,4	17863,3	14488,2	12509,9	12713,8	14750,4
Чернігівська	15807,2	14178,6	16427,5	17891,1	20373,9	22463,5	18295,3	14736,9	15020,2	17215,8
Севастополь (міськрада)	15387,4	14209,1	16763,0	18706,4	20434,2	25032,2	н/д	н/д	н/д	
Автономна Республіка Крим	14899,9	13381,9	15232,1	16837,7	18601,4	20893,5	н/д	н/д	н/д	
Максимальне	20024,8	18962,6	21258,2	23540,0	26383,3	28577,5	25452,6	20421,4	20587,0	22588,2
Мінімальне	12090,3	10940,7	12226,9	14018,1	15159,1	17060,1	13576,2	7982,1	5646,6	6861,3

Скориговані дані, представлені в табл. 1.3, свідчать про дещо іншу ситуацію. Так, у 2016 році показник наявного доходу населення у розрахунку на одну особу по Україні в цілому зменшився на 1,44% відносно 2008 року, що спричинено його зменшенням в таких регіонах як Донецька та Луганська області, відповідно на 54 % та 66%, рис. 1.5.

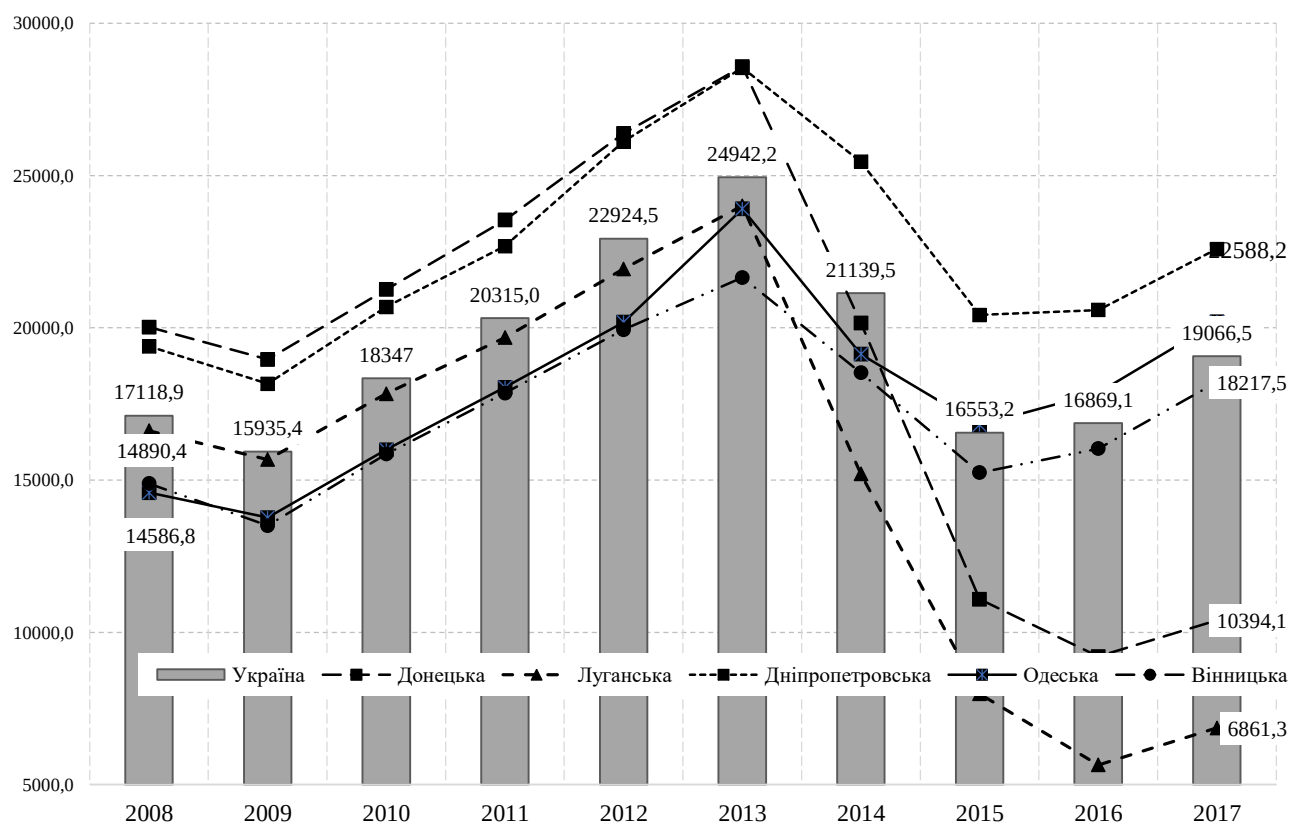


Рисунок 1.5 – Динаміка наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу, 2008-2017 рр., в постійних цінах 2010 року (грн.) (побудовано авторами)

За даними табл. 1.3 та рис. 1.5 можна зробити висновок, що показник наявного доходу населення у розрахунку на одну особу вище по Україні в

цілому (19066,5 грн.) спостерігається за такими областями як Дніпропетровська (22588,2 грн.), Одеська (20196,0 грн.), Полтавська (19613,4 грн.), Харківська (19494,4 грн.), Київська (20965,4 грн.) та Запорізька області (21968,0 грн.).

За даними 2017 року зафіксовано зростання показника наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу в постійних цінах 2010 року по всіх регіонах. При цьому зростання в Донецькій та Луганській областях складає відповідно: 12,9% або на 1187,7 грн. (відносно 2008 року – менше на 48,1%); 21,5% або на 1214,7 грн. (відносно 2008 року – менше на 58,7%), рис. 1.6.

Мінімальне значення зростання в 2017 році відносно 2016 року зафіксовано в Дніпропетровській області на рівні 9,7%, максимальне – Луганська область (21,5 %). Відносно 2008 року: мінімальне – Луганська (-58,7%), максимальне – Одеська область (38,5 %).

За результатами розрахунків максимальне значення наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу (в постійних цінах 2010 року) до 2013 року спостерігається в Донецькій області, з 2014 року – в Дніпропетровській області. До 2014 року мінімальне значення зафіксовано в Закарпатській області, з 2015 р. – в Луганській області.

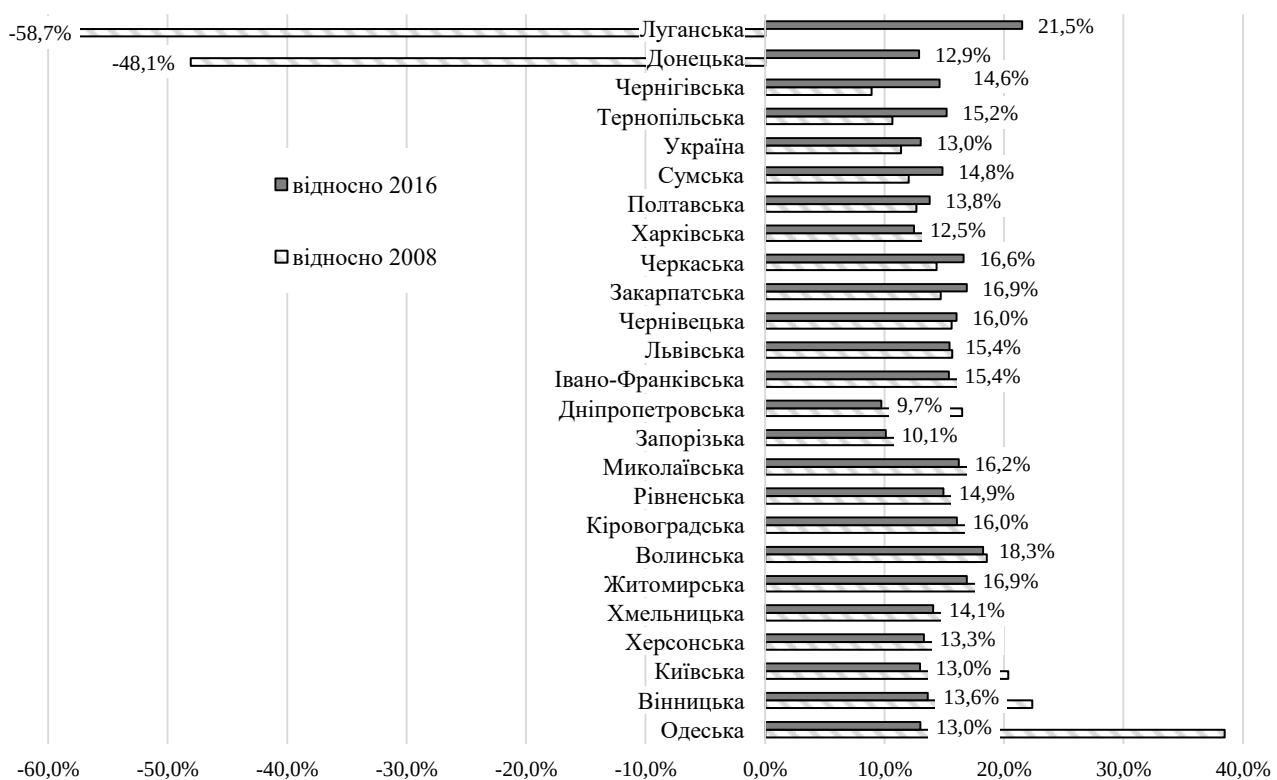


Рисунок 1.6 – Зміни наявного доходу населення України у розрахунку на одну особу в 2017 р. (в постійних цінах 2010 року), відносно 2008 р. та 2016 р. (побудовано авторами)

До витрат населення за методологічними поясненнями Держкомстату включають: витрати на придбання товарів та послуг; сплачені доходи від власності; поточні податки на доходи; майно; інші поточні трансферти.

Динаміку витрат населення у розрахунку на одну особу за період 2008-2017 рр. у цінах 2010 року представлено в табл. 1.4.

Таблиця 1.4 – Динаміка витрат населення у розрахунку на одну особу, 2008-2017 рр. (грн.) у цінах 2010 року (розраховано та побудовано авторами)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Україна	20840,8	19312,1	20593,9	23784,0	27369,1	29268,8	25693,5	21600,3	22433,2	25457,5
Вінницька	16845,1	15892,7	16183,9	19164,2	21590,3	23060,1	22244,0	19827,9	20382,4	23963,5
Волинська	16736,3	15392,4	16107,6	19306,5	22107,3	22674,3	22512,9	20088,7	19893,6	23578,5
Дніпропетровська	21372,0	19260,5	20977,6	24797,0	27732,2	31298,7	28811,2	25271,6	26625,7	29822,1
Донецька	20134,3	18473,9	19993,3	23242,3	26550,7	30134,4	19352,7	10999,6	9823,8	10801,2
Житомирська	15773,5	14820,7	16009,8	18908,4	21945,9	22870,2	21246,0	19330,1	20220,6	23870,7
Закарпатська	14839,3	14145,9	15184,2	17128,0	19411,2	20437,5	18489,8	16717,0	17266,4	19882,8
Запорізька	20183,3	18835,0	21220,6	24824,7	28084,8	30209,8	27661,1	23617,8	25099,8	28374,6
Івано-Франківська	15223,1	14323,8	16334,6	18815,7	21905,0	23130,3	22920,4	20028,2	20506,3	23617,8
Київська	19800,0	18857,2	19645,3	23503,9	26520,3	28951,9	28283,0	25116,5	26749,1	30498,4
Кіровоградська	15847,9	15083,4	15930,6	18909,6	21584,3	23338,1	20911,6	19711,9	20982,3	24488,9
Луганська	15468,6	14622,3	16943,6	19344,6	22094,9	23998,9	13322,5	6784,5	6041,9	6769,6
Львівська	17432,8	15704,5	18229	21131,5	23848,6	25479,6	22150,9	19947,6	22118,8	24937,7
Миколаївська	18318,1	16632,5	17979,6	21243,3	23970,5	25895,8	23897,5	21183,8	22237,3	24917,9
Одеська	22377,9	21280,8	23437,4	27511,6	31007,9	32688,3	30999,8	25824,4	27982,4	31017,6
Полтавська	17854,5	16436,4	18219,9	20307,7	23204,0	25905,1	22855,6	20848,5	21656,5	24880,1
Рівненська	15393,9	14439,0	16209,5	19124,6	21566,8	22757,1	20679,4	18600,6	19354,0	21559,9
Сумська	15175,0	14137,1	15587,5	18571,8	21191,0	22989,7	20851,7	19147,3	19877,1	23292,5
Тернопільська	13718,6	13321,8	14764,8	17601,2	20147,0	21014,5	19450,5	17297,3	17888,0	20966,5
Харківська	22858,4	21244,2	24023,8	27587,1	31409,1	32630,4	31263,6	26980,2	28402,4	31350,1
Херсонська	16492,8	15244,0	16967,4	19339,7	21963,1	23395,9	22858,8	20497,1	21705,0	24717,7
Хмельницька	16437,9	15355,0	16254,5	19207,8	21963,2	22535,8	20900,1	18278,2	19254,4	22539,1
Черкаська	17234,4	16228,6	17347,1	20264,2	23508,7	24586,2	22571,2	20221,6	20965,1	24193,1
Чернівецька	15450,8	14387,3	15549,0	18618,6	21129,2	20835,8	19970,2	17549,3	18031,6	20738,7
Чернігівська	15814,8	14345,9	15382,2	19410,7	22071,9	22682,2	21620,2	19547,7	20509,5	24133,1
Севастополь (міськрада)	24732,9	22993,4	25197,1	28457,4	31409,3	33887,6	н/д	н/д	н/д	н/д
Автономна Республіка Крим	19540,7	17660,3	18981,9	22207,2	25879,6	26711,8	н/д	н/д	н/д	н/д

Найбільше збільшення витрат на одну особу у 2017 році відносно 2008 року спостерігається у таких регіонах як Івано-Франківська та Кіровоградська – на 55 % більше; Київська – на 54%; Сумська, Тернопільська та Чернігівська – на 53%; Житомирська – на 51%; Херсонська – на 50%. Значне зменшення витрат у 2017 році відносно 2008 року зафіксовано у Донецькій та Луганській областях – 46 % та 56 % відповідно, рис. 1.7.

Окрім того, за даними рис. 1.7 та табл. 1.4, можна зробити висновок стосовно відхилення витрат на особу кожного регіону відносно показника по Україні в цілому.

На кінець 2017 року витрати населення у розрахунку на одну особу Дніпропетровської області перевищували значення показника по Україні (25458 грн.) на 17,1 % (29822,08 грн.), Запорізької області – на 11,5 % (28374,6 грн.), Київської – на 19,8 % (30498,37 грн.), Одеської – на 21,8 % (31017,6 грн.) та Харківської області – на 23,1 % (31350,1 грн.), рис. 1.8.

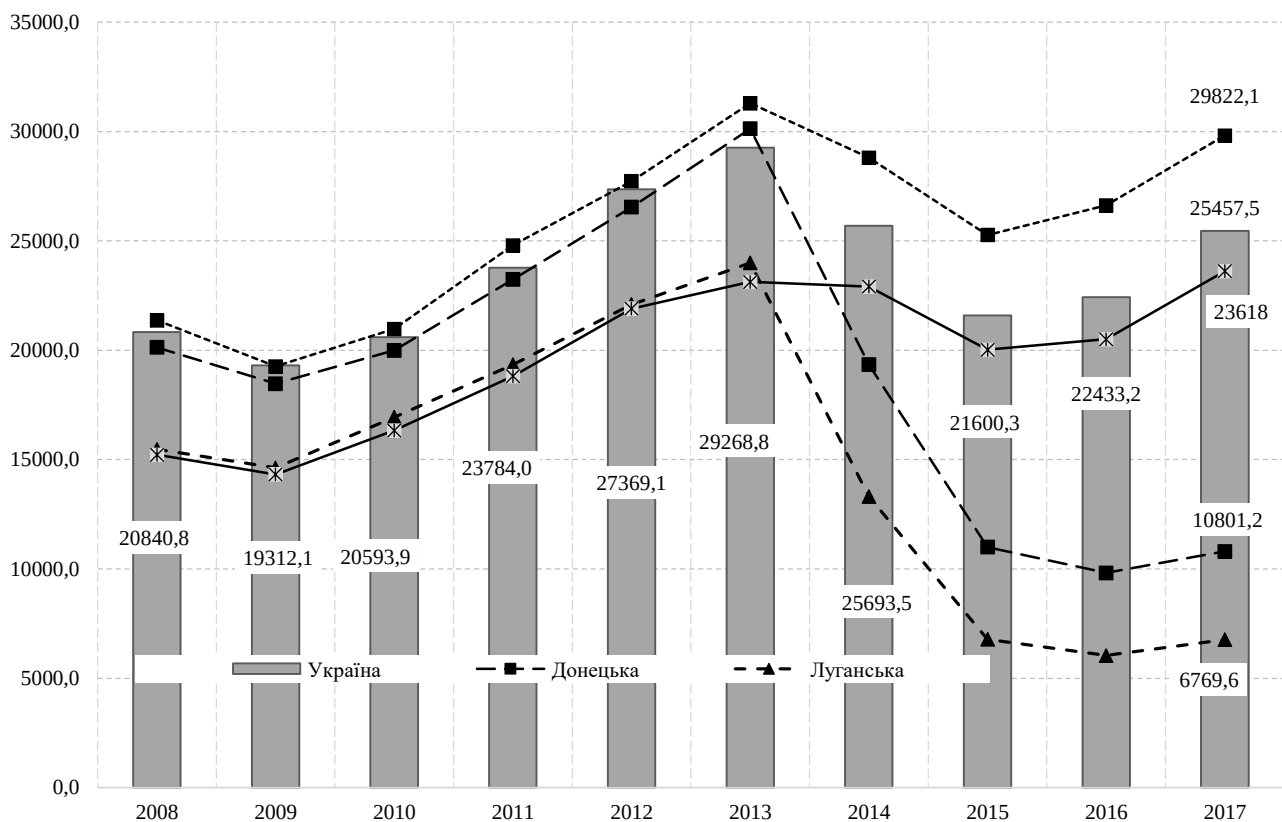


Рисунок 1.7 – Динаміка витрат населення у розрахунку на одну особу, 2008-2017 рр., в постійних цінах 2010 року (грн.) (побудовано авторами)

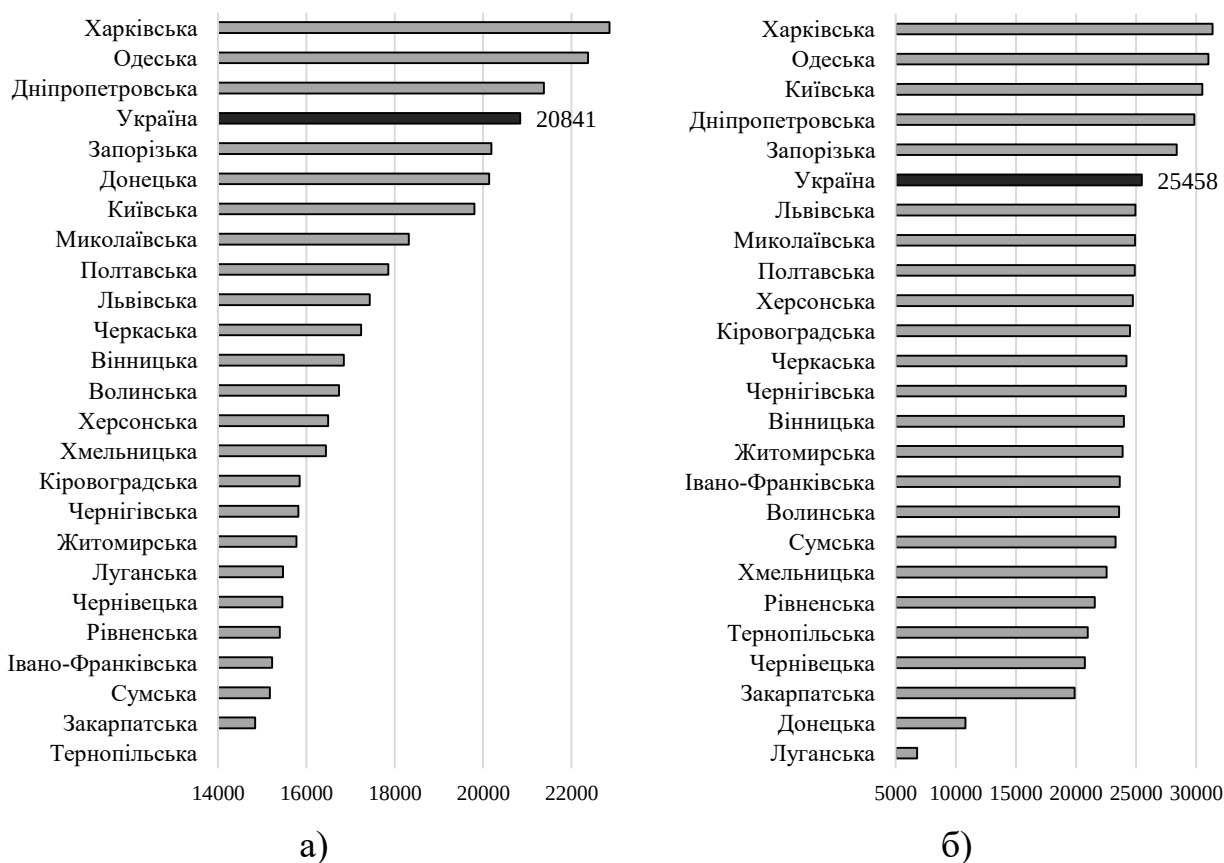


Рисунок 1.8 – Витрати населення у розрахунку на одну особу відносно середнього значення по Україні, 2008 р. (а), 2017 р. (б) (побудовано авторами)

Найбільше від'ємне відхилення зафіксовано в Донецькій – на 58 % (10801,2 грн.) та Луганській областях – на 73 % (6769, грн.).

Середньомісячна номінальна заробітна плата працівників визначається шляхом ділення нарахованого фонду оплати праці за відповідний період на середньооблікову кількість працівників та на кількість місяців у періоді.

Станом на кінець 2016 року середньомісячна заробітна плата по Україні складає 5183 грн., що більше значення попереднього періоду на 23,6 % або на 988 грн., відносно 2014 року – на 48,9% або на 1703 грн. Середньомісячна заробітна плата у розрізі регіонів України за 2008-2017 рр. у цінах 2010 року представлено в табл. 1.5

Таблиця 1.5 – Динаміка середньомісячної заробітної плати у розрізі регіонів України за період 2008-2017 рр. у цінах 2010 року (грн.) *(розраховано та побудовано авторами)*

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Україна	2212,70	2079,45	2239,00	2517,21	2898,72	3112,11	2655,76	2234,06	2455,28	2959,80
Вінницька	1720,17	1648,50	1782,00	1982,79	2329,71	2526,86	2144,45	1808,55	1984,40	2550,24
Волинська	1690,77	1556,86	1692,00	1906,31	2240,62	2459,19	2076,53	1752,63	1917,14	2436,92
Дніпропетровська	2298,46	2141,63	2369,00	2667,30	3006,01	3179,78	2778,63	2325,13	2404,12	2891,05
Донецька	2468,76	2308,56	2549,00	2928,30	3348,95	3579,16	2944,23	2652,12	2837,09	3234,78
Житомирська	1720,17	1628,86	1785,00	1979,92	2269,36	2441,08	2108,58	1741,98	1894,87	2431,50
Закарпатська	1780,21	1704,14	1846,00	1978,01	2252,11	2433,45	2094,08	1800,56	2036,04	2647,74
Запорізька	2220,05	2010,71	2187,00	2492,35	2803,89	2994,87	2619,13	2236,72	2406,49	2859,39
Івано-Франківська	1890,47	1775,06	1927,00	2115,68	2432,21	2553,55	2194,05	1811,75	1990,56	2530,66
Київська	2269,06	2167,82	2295,00	2639,58	3024,21	3194,08	2662,63	2211,69	2477,07	2994,80
Кіровоградська	1749,58	1676,87	1815,00	2021,03	2325,88	2485,88	2128,42	1747,84	1882,55	2413,17
Луганська	2167,37	2043,44	2271,00	2621,41	2960,03	3180,74	2577,15	1825,06	2196,63	2442,33
Львівська	1923,55	1818,70	1941,00	2145,32	2469,57	2658,40	2259,68	1941,69	2159,68	2662,73
Миколаївська	1986,04	1970,35	2122,00	2340,34	2703,30	2949,12	2551,97	2121,69	2315,06	2795,23
Одеська	2000,74	1949,62	2046,00	2282,03	2586,43	2809,00	2387,89	2075,36	2278,11	2725,65
Полтавська	2035,05	1890,70	2102,00	2371,89	2730,13	2848,08	2426,05	2014,65	2189,05	2729,40
Рівненська	1865,97	1760,87	1960,00	2113,77	2466,69	2710,82	2314,63	1902,81	2067,30	2505,25
Сумська	1803,48	1737,96	1866,00	2081,26	2397,72	2575,47	2195,58	1836,78	1956,93	2477,33
Тернопільська	1608,68	1540,49	1659,00	1788,72	2093,10	2248,54	1928,48	1594,46	1750,39	2314,01
Харківська	2057,10	1968,16	2060,00	2301,15	2637,21	2835,69	2398,58	1968,85	2107,10	2601,49
Херсонська	1684,64	1616,86	1733,00	1883,37	2173,56	2348,62	1997,16	1663,16	1916,66	2434,00
Хмельницька	1750,80	1659,41	1786,00	1983,75	2323,00	2517,33	2196,34	1795,24	1915,24	2474,00
Черкаська	1787,56	1671,41	1835,00	2060,23	2402,51	2556,41	2158,95	1789,38	1964,98	2517,33
Чернівецька	1717,72	1661,59	1772,00	1897,71	2231,04	2367,68	1967,40	1624,29	1813,39	2341,92
Чернігівська	1678,51	1598,32	1711,00	1887,19	2210,92	2386,75	2052,87	1754,76	1895,82	2348,17
Севастополь (міськрада)	1726,0	1882,0	2167,0	2476,0	2891	3114	...	...	...	
Автономна Республіка Крим	1609	1707	1991	2295	2654	2850				

Максимальне значення середньомісячної заробітної плати за період 2008-2016 рр. у цінах 2010 року по всіх регіонах зафіксовано в 2013 році. За даними 2017 року по всіх регіонах спостерігається зростання показника, але досягти рівня 2013 року і збільшити його значення вдалося лише таким регіонам:

- Вінницька область – на 0,93% або на 23,38 грн.(2550,24 грн.);
- Закарпатська область – на 8,84 % або на 214,28 грн. (2647,74 грн.);

- Львівська область – на 0,16% або на 4,34 грн. (2662,73 грн.);
- Тернопільська область – на 2,91% або на 65,47 грн. (2314,01 грн.);
- Херсонська область – на 3,64% або на 85,38 грн. (2434,00 грн.).

Станом на кінець 2017 року найбільший рівень середньомісячної заробітної плати (у цінах 2010 р.) зафіксовано в Донецькій області – 3234,8 грн., що на 9,3 % більше значення середньомісячної заробітної плати по Україні в цілому; в 2008 та 2013 роках Донецька область також посідає перше місце в рейтингу із середньомісячною заробітною платою на рівні, відповідно: 2468,8 грн. (більше середнього значення по Україні на 11,6%) та 3579,2 грн. (більше середнього значення по Україні на 15%), рис. 1.9

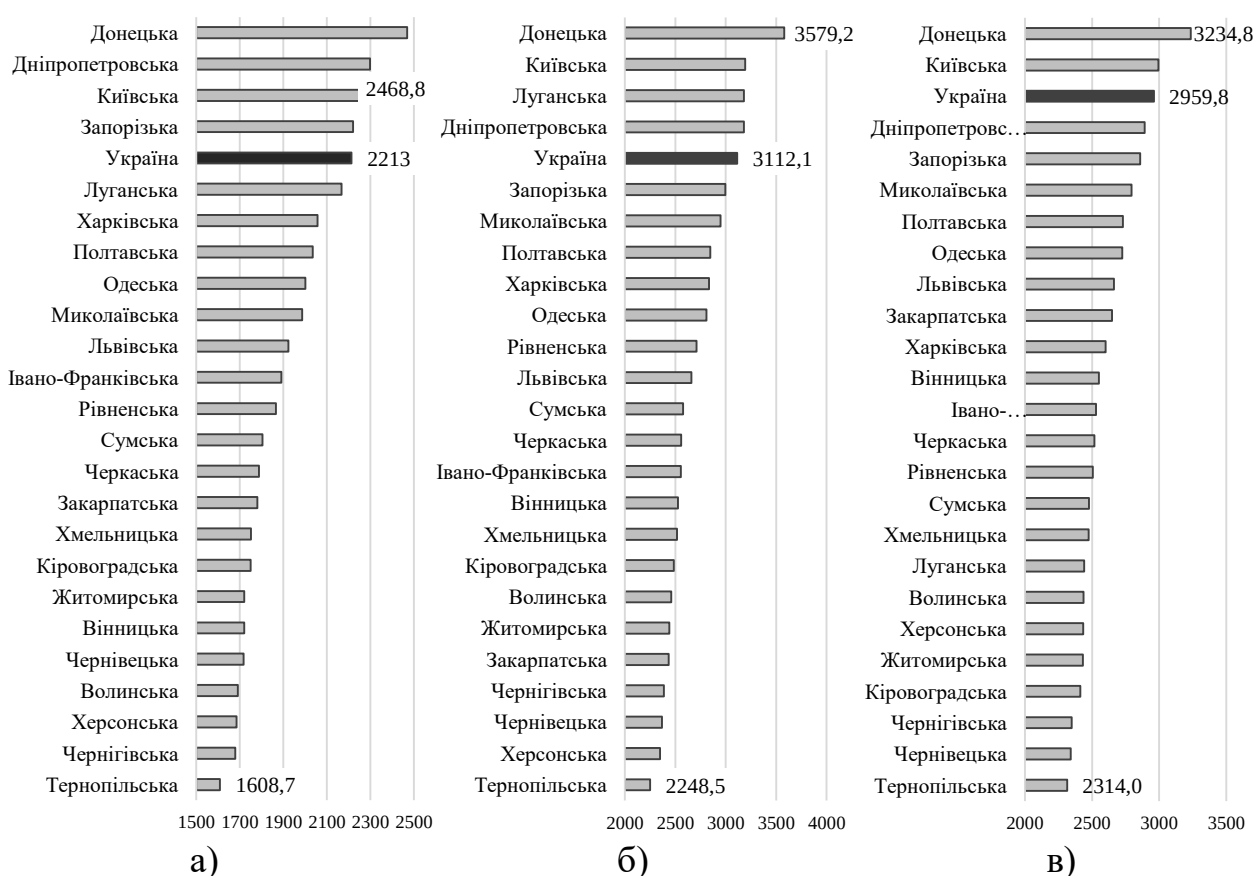


Рисунок 1.9 – Рейтинг середньомісячної заробітної плати у розрізі регіонів України за період 2008-2017 рр. у цінах 2010 року (грн.) (побудовано авторами)

Розбіжність між максимальними (Донецька область) та мінімальними (Тернопільська область) показниками середньомісячної заробітної плати у цінах 2010 року складає:

- 860 грн або 53,5 % за даними 2008 року;
- 1330,6 грн. або 59,2 % за даними 2013 року;
- 920,8 або 39,8 % за даними 2017 року.

Отже, спостерігається значна розбіжність міжрегіональними значеннями середньомісячної заробітної плати, яка свідчить про наявність диспропорцій

розвитку регіонів України. Але в 2017 році розбіжність зменшилася до рівня 39,8%.

Індекс споживчих цін (ІСЦ, індекс інфляції) є показником зміни в часі цін і тарифів на товари та послуги, які купує населення для невиробничого споживання. Розраховується щомісячно на основі даних про ціни (одержуються органами державної статистики шляхом щомісячної реєстрації цін і тарифів на споживчому ринку) та даних національних рахунків щодо витрат домогосподарств на кінцеве споживання по країні в цілому з подальшим розподілом (за результатами вибіркового обстеження умов життя домогосподарств) [1, 3].

Найвищий рівень інфляції по Україні в цілому зафіксовано в 2015 році – 143,32 %, рис. 1.10.

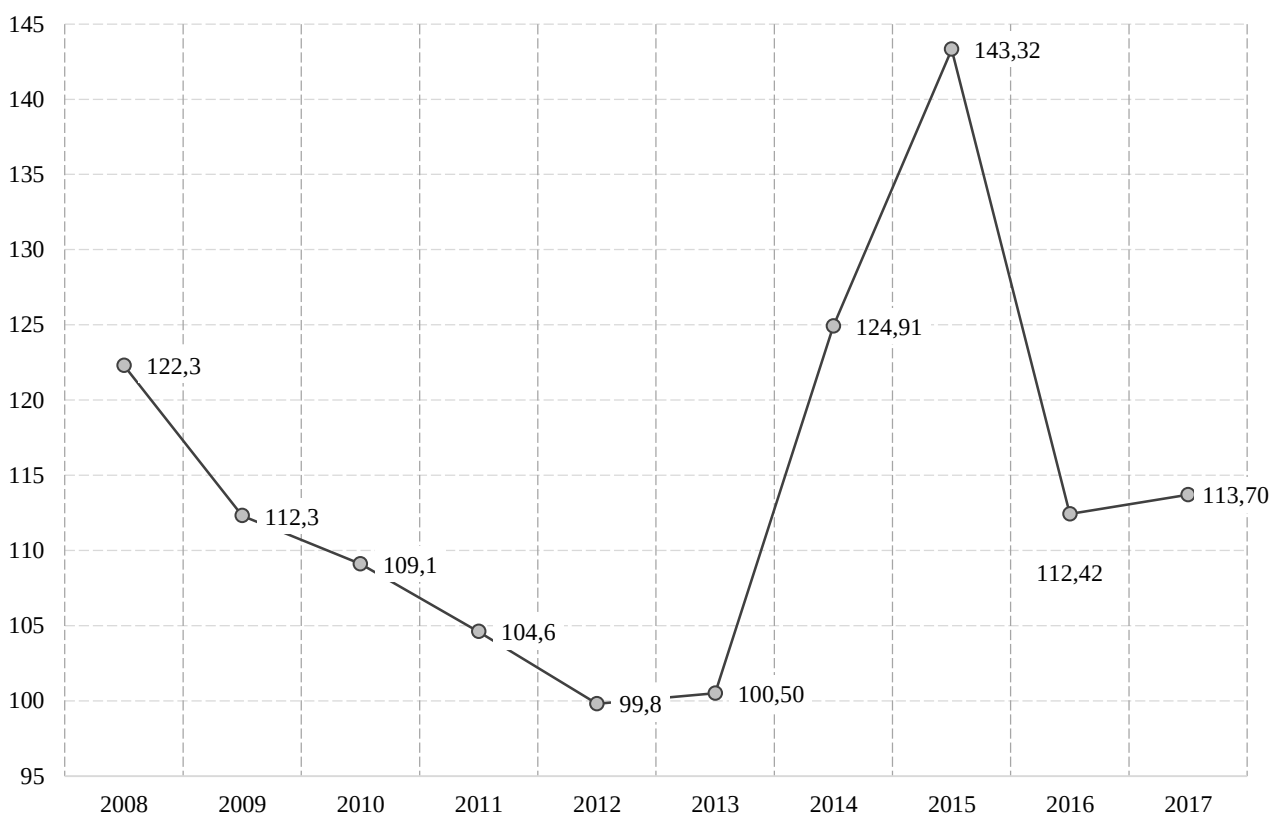


Рисунок 1.10 – Динаміка індексу споживчих цін (ІСЦ) за період 2008 – 2017 рр., % (побудовано авторами)

Рівень інфляційних процесів в 2015 році обумовлений зростанням цін (тарифів) на житло, воду, електроенергію, газ та інші види палива у 2 рази, що зумовлено суттєвим підвищенням тарифів на природний газ у 3,7 рази, гарячу воду, опалення в 1,8 рази, електроенергію в 1,7 рази. Окрім того за 2015р. продукти харчування та безалкогольні напої подорожчали на 41,5% [4].

Найбільше зросли ціни на цукор, овочі, олію, яйця, безалкогольні напої, продукти переробки зернових, фрукти, маргарин, хліб. На 43,6-22,5% стали дорожчими макаронні вироби, риба та продукти з риби, рис, масло,

кисломолочна продукція, сало, молоко, сметана, сири, м'ясо та м'ясопродукти [4].

В регіональному аспекті в 2015 році найвищий рівень зростання цін зафіксовано на рівні 146,9 % в Донецькій та 138,8 % у Вінницькій та Луганській областях, табл. 1.6

Таблиця 1.6 – Динаміка індексу споживчих цін регіонів України, 2008-2017 рр. (%) (складено авторами за даними [1])

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Україна	122,3	112,3	109,1	104,6	99,8	100,5	124,91	143,32	112,42	113,7
Вінницька	119,1	111,2	107,0	102,8	99	99,7	123,3	138,8	110	113
Волинська	121,3	110,0	108,1	103,2	99	99,7	125,9	143,3	111,8	114,6
Дніпропетровська	124,4	113,0	109,3	104,3	99,7	100,4	125,7	142,6	112,7	112,8
Донецька	124,0	113,1	110,3	105,0	101,3	101,3	122	146,9	111,6	115,9
Житомирська	120,8	111,9	108,9	103,9	99	99,4	125,2	143,7	112,6	113
Закарпатська	115,4	111,8	108,5	103,0	98,8	99,7	125,7	144	111,7	113,9
Запорізька	123,6	113,0	109,7	104,6	99,3	100,3	125,7	142,1	112,3	114,1
Івано-Франківська	121,8	110,3	108,3	102,9	99,3	100	125	143,4	110,9	113,7
Київська	125,6	109,5	107,9	103,9	99,1	99,9	124,7	144,3	112,2	113,8
Кіровоградська	121,4	109,7	108,5	103,7	98,8	100,1	124,4	141,3	112,3	113,8
Луганська	123,3	112,8	110,5	105,6	100,3	101,3	125,2	138,8	110,7	114,9
Львівська	125,1	113,4	109,7	104,9	99,3	100,2	126,7	145,2	111,9	113
Миколаївська	121,8	112,8	110,0	104,4	99,3	100,7	124,9	143,5	112,2	113,5
Одеська	123,7	114,4	110,5	105,4	99,4	100,9	127,2	144,6	113,6	114,6
Полтавська	123,5	112,8	108,4	103,7	99,1	99,6	123,8	145	114,2	113,1
Рівненська	122,1	112,0	108,3	103,4	98,9	99,3	127	144,9	112,3	115
Сумська	121,0	110,8	108,9	103,6	98,8	99,5	124,7	145,5	114,2	113,6
Тернопільська	118,6	111,2	108,5	103,7	98,9	99,2	125,4	145,1	111,6	113,3
Харківська	123,8	112,9	109,0	104,1	99,2	99,6	125,3	144,2	114,1	113,8
Херсонська	121,9	112,6	110,6	104,5	99,4	100,5	124,1	145,8	112,8	114,4
Хмельницька	122,7	113,0	109,6	104,0	99,6	100	123,7	142,5	111,4	113,8
Черкаська	122,3	111,5	109,0	103,5	99,5	100,3	124,2	143,8	112,7	114,6
Чернівецька	119,0	110,1	108,2	102,4	98,8	99,9	123,5	142	111	112,4
Чернігівська	123,1	112,7	109,5	103,6	98,8	99,4	126,7	145,6	112,8	113,9
Севастополь (міськрада)	119,5	113,9	112,8	106,7	100,7	100,2	н/д	н/д	н/д	н/д
Автономна Республіка Крим	123,3	114,8	109,6	106,0	98,4	99,5	н/д	н/д	н/д	н/д

За результатами 2017 року індекс споживчих цін сягнув значення 113,7 %, що більшою мірою спричинено зростанням цін (тарифів) на житло, воду, електроенергію, газ та інші види палива, що пов'язано з підвищенням тарифів на опалення, гарячу воду, електроенергію, водопостачання, природний газ, каналізацію [1].

На регіональному рівні узагальнюючим показником, який характеризує рівень розвитку економіки регіону, є валовий регіональний продукт (ВРП). ВРП

вимірюється вартістю товарів та послуг, виготовлених регіоном для кінцевого використання. Це інтегрований показник економічного розвитку регіону, який характеризує його внесок у створення валового внутрішнього продукту України.

Методологічною основою для розрахунку ВРП є оновлені міжнародні стандарти Системи національних рахунків 2008 та Європейська система національних і регіональних рахунків 2010 [9].

Аналіз динаміки валового регіонального продукту дозволив зробити висновок про зростання показника всіх регіонів протягом 2009-2017 рр., але враховуючи результати попереднього дослідження динаміки ІСЦ, доцільним є скоригувати дані щодо динаміки ВРП та перевести у ціни 2010 р., табл. 1.7

Таблиця 1.7 – Динаміка валового регіонального продукту за період 2008-2017 рр., у цінах 2010 року (млн. грн.) (розраховано авторами за даними [1])

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Україна	1161552	996459	1082569	1244817	1397725	1451355	1211052	1059006	1130191	1243199
Вінницька	24619	21933	23589	27819	31635	34496	33571	31884	35256	38509
Волинська	15663	13337	14429	16861	19164	19656	18464	16876	16936	21654
Дніпропетровська	128262	101824	116136	133862	141746	145745	134726	114609	115834	130754
Донецька	144139	113179	128986	153940	163592	157203	91565	61250	65148	69330
Житомирська	18388	16072	18743	20964	23804	24474	22753	20463	22704	25611
Закарпатська	16182	13683	15299	17260	20504	20398	18407	15418	15346	17933
Запорізька	52003	40854	42736	47347	52522	51807	50343	47430	49428	54320
Івано-Франківська	21910	18810	20446	25576	30928	31642	28727	24420	24355	26602
Київська	43723	40965	44953	56553	66733	65703	60717	55402	60949	65430
Кіровоградська	17105	14607	15749	19160	21128	24128	21947	20475	21805	22095
Луганська	52665	41950	45541	54686	56295	52527	23958	12701	14857	12618
Львівська	43536	39227	41655	49812	59356	60363	55651	50427	54412	61414
Миколаївська	23781	22187	24055	26418	27977	30530	27022	25666	27393	28903
Одеська	57577	53074	53878	58794	62020	66493	57186	53128	56761	62300
Полтавська	41801	36689	44291	49954	54200	55726	53291	51054	55090	62872
Рівненська	17243	14695	15882	18453	20878	20974	21921	18774	18700	20347
Сумська	19860	17521	18333	21900	23884	25512	23197	22137	21931	23553
Тернопільська	13009	12190	12726	15577	17202	17238	16542	14196	14722	16977
Харківська	72763	64285	65293	73486	78765	81320	73717	66486	73378	78100
Херсонська	16141	14659	15649	17637	18543	19795	17743	17156	18357	19944
Хмельницька	19678	17192	18096	21838	25133	25189	24544	21882	23149	26616
Черкаська	23402	20409	22354	25824	29950	31538	29355	27077	28150	30488
Чернівецька	10822	9256	9892	11443	12612	13113	11485	9855	10063	11912
Чернігівська	18277	15968	17008	20234	22927	23102	21487	19686	20545	23612
Севастополь (міськрада)	7725	7039	7785	8947	9475	10548				
Автономна Республіка Крим	33527	29889	32426	36539	42663	44221				

Отже, за результатами проведених розрахунків ВВП за результатами 2017 року у цінах 2010 року складає 1243199 млн. грн.

Динаміка і тенденція значень валового регіонального продукту представлено на рис. 1.11:

- динаміка ВВП у цінах 2010 р. свідчить про спад у 2014 році на 16,6 %, у 2015 році на 12,6 %, а вже в 2016 та 2017 роках – зростання, відповідно, на 6,7 % та 10%;

- валовий регіональний продукт Дніпропетровської області у цінах 2010 року складає значення 130754 млн. грн.;

- динаміка ВРП Дніпропетровської області також характеризується спадом в 2014 році на 7,6 %, в 2015 році на 14,9 %, і в 2016 році зростанням на 1,1 %, в 2017 році – зростання на 12,88%;

- динаміка представлених на рис. 1.11 показників валового регіонального продукту має тенденцію до зростання, окрім Донецької та Луганської областей;

- валовий регіональний продукт Донецької та Луганської областей характеризується зменшенням протягом 2014-2015 років.

- Протягом 2016-2017 років значення ВРП Донецької області зростає у середньому на 6,4% кожний рік.

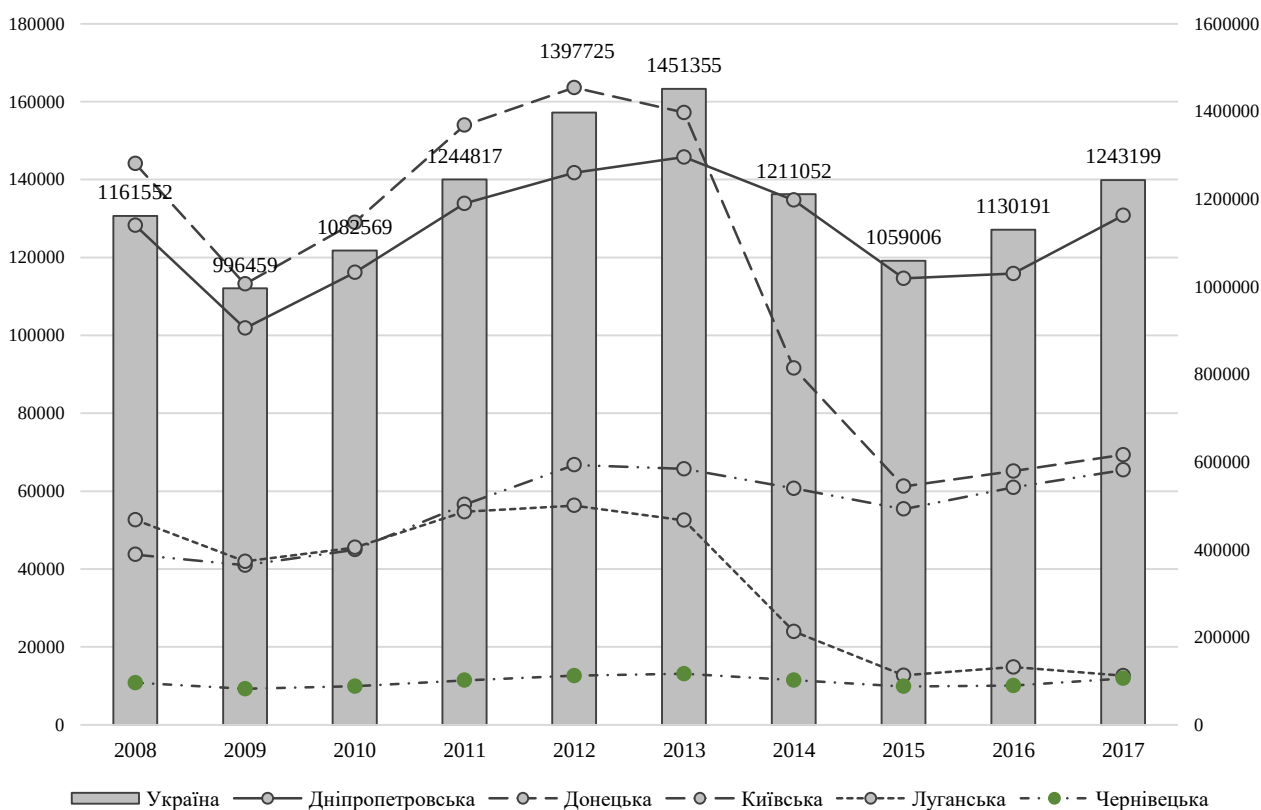


Рисунок 1.11 – Динаміка ВВП (у фактичних цінах та цінах 2010 р.) та ВРП Дніпропетровської області (у фактичних цінах та цінах 2010 р.), 2008 – 2016 рр. (млн. грн.) (побудовано авторами)

За період дослідження 2008-2017 роки структура ВВП України за регіонами майже не змінюється. На кінець 2017 року найбільша питома вага в

структурі ВВП належить Дніпропетровській області, частка якої складає 10,52 %, наступний регіон має частку 6,28 % - Харківська область, тобто розрив досить значний – 4,24 відсоткових пункти, рис. 1.12.

Лідером в структурі ВВП серед регіонів до 2013 р. є Донецька область, частка якої коливалася від 10,8% в 2013 році до 12,4% в 2008 році. В 2017 році область посідає 3 місце із часткою 5,88%.

Спостерігається значне зменшення частки Луганської області на 3,42 відсоткових пункти: 1,1 % в 2017 році проти 4,53 % в 2008 році (5 позиція). При цьому зафіксовано збільшення частки в структурі ВВП таких регіонів як Львівська область – на 1,07 відсоткових пункти до рівня 4,81 %; Вінницька область – на 1 відсотковий пункт до рівня 3,12 %.

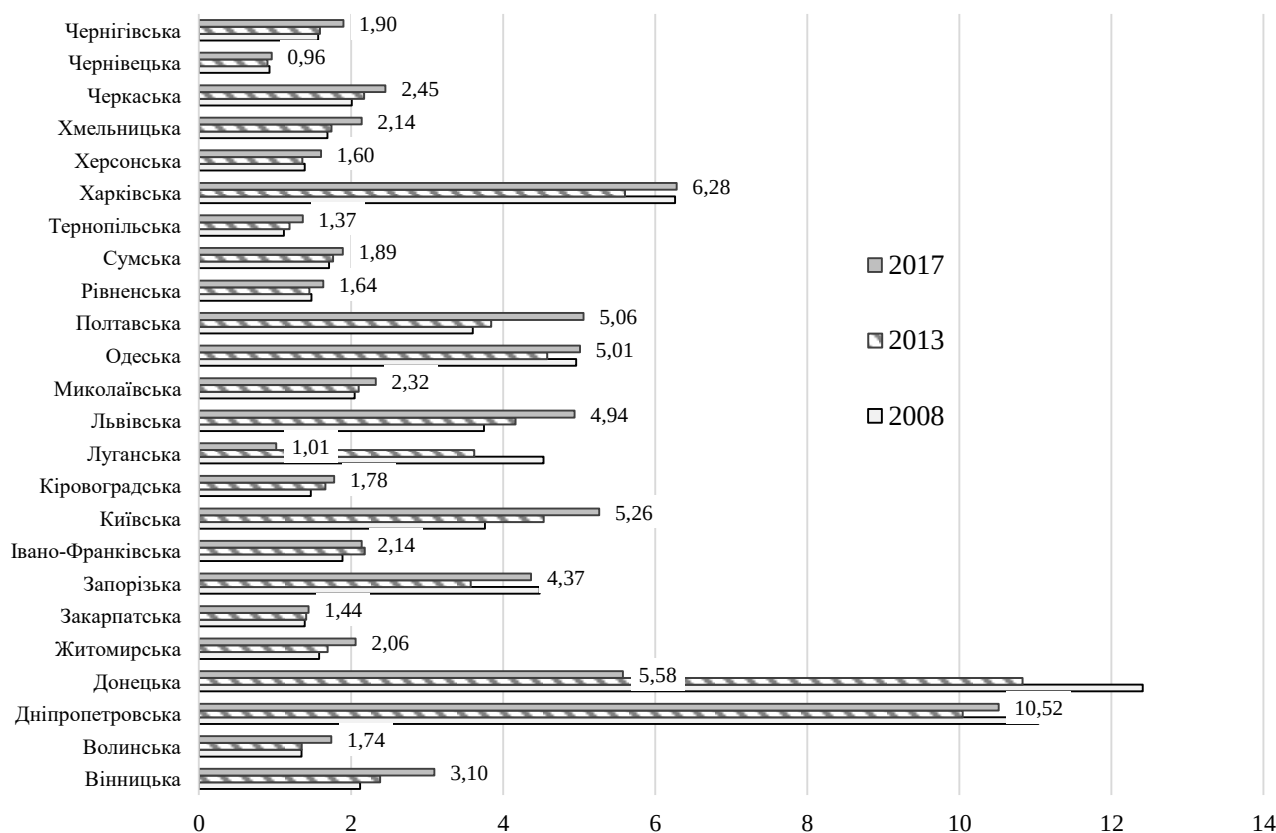


Рисунок 1.12 – Структура валового продукту за регіонами України, 2008-2017 рр. (%) (розраховано та побудовано авторами)

Обсяг реалізованої промислової продукції (товарів, послуг) визначається за ціною продажу відвантаженої готової продукції (товарів, послуг), що зазначена в оформлених, як підстава для розрахунків з покупцями (замовниками), документах (уключаючи продукцію (товари, послуги) за бартерним контрактом).

Обсяг реалізованої промислової продукції (товарів, послуг) у фактичних цінах протягом 2017 року збільшився на 21,7 % відносно попереднього періоду, але із урахуванням інфляційних процесів і представлення даних у цінах 2010 року свідчить про збільшення на 7 % в цілому по Україні. При цьому за результатами 2017 року спостерігається зменшення показника у Луганській

області на 42,9 %; в 2014 та 2015 роках характеризується спадом на -62,97% та -52,41%, відповідно.

До 2013 року включно, Донецька область займала перші позиції в обсязі реалізованої промислової продукції: якщо в 2008 році частка області складала 19,94 %, то на кінець 2016 року вона зменшилася до рівня 10,2 % - на 9,74 відсоткових пункти, рис. 1.13.

На 6,19 відсоткових пункти зменшилася частка Луганської області (на кінець 2017 року 1,75 % проти 7,94 % в 2008 році). При цьому частка Харківської області за результатами 2016 року складає 7,12 %, що на 2,41 відсоткових пункти більше за значення 2008 року. Полтавська область збільшила частку в обсязі промислової продукції на 2,09 відсоткових пункти і за даними 2016 року формує 6,68 %.

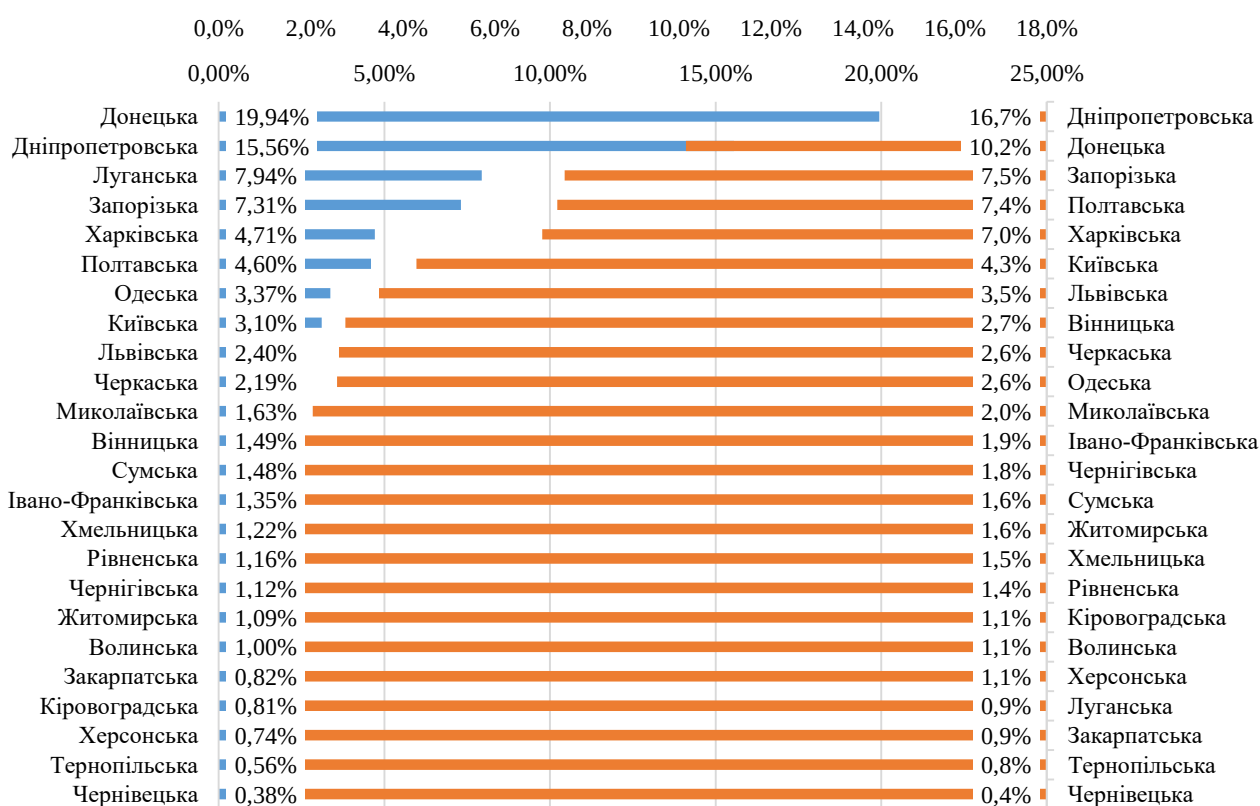


Рисунок 1.13 – Порівняння рейтингу регіонів (областей) України за обсягом реалізованої промислової продукції (товарів, послуг), 2008 р. та 2017 р. (розраховано та побудовано авторами)

Валова продукція сільського господарства - вартісне вираження продукції рослинництва та тваринництва, виробленої впродовж певного періоду часу. Включає в себе поряд з товарною продукцією, призначеною для реалізації, продукти сільськогосподарського походження, спожиті у процесі виробництва, а саме насіння і корми, а також роботи, пов'язані з вирощуванням урожаю майбутнього року. До складу продукції сільського господарства не включається вирощування лісових насаджень, продукція рибальства, рибництва, промислова продукція (навіть якщо вона виготовлена сільськогосподарськими

підприємствами, наприклад, масло тваринне, олія, сири, консерви тощо) та продукція забою худоби (м'ясо, шкури) [1].

Продукція оцінена у постійних цінах. Постійні ціни – це середньозважені ціни року, прийнятого за основу для порівняння. Вони розраховуються як середньозважені ціни товарної та нетоварної частини продукції сільського господарства. Товарна частина продукції оцінена за фактичними цінами реалізації, а нетоварна частина продукції – за собівартістю. За постійні ціни прийняті середні ціни, що склалися у 2010 році, затверджені наказом Держкомстату від 22.12.2011 № 362 [6].

Обсяг сільського господарства України протягом 2014 – 2015 років характеризується спадом на 0,6 % (або на 1420,4 млн. грн.) та 4,8 % (або на 11971,3 млн. грн.), відповідно.

Значно збільшили обсяг продукції сільського господарства Луганська, Вінницька та Житомирська області, рис. 1.14.

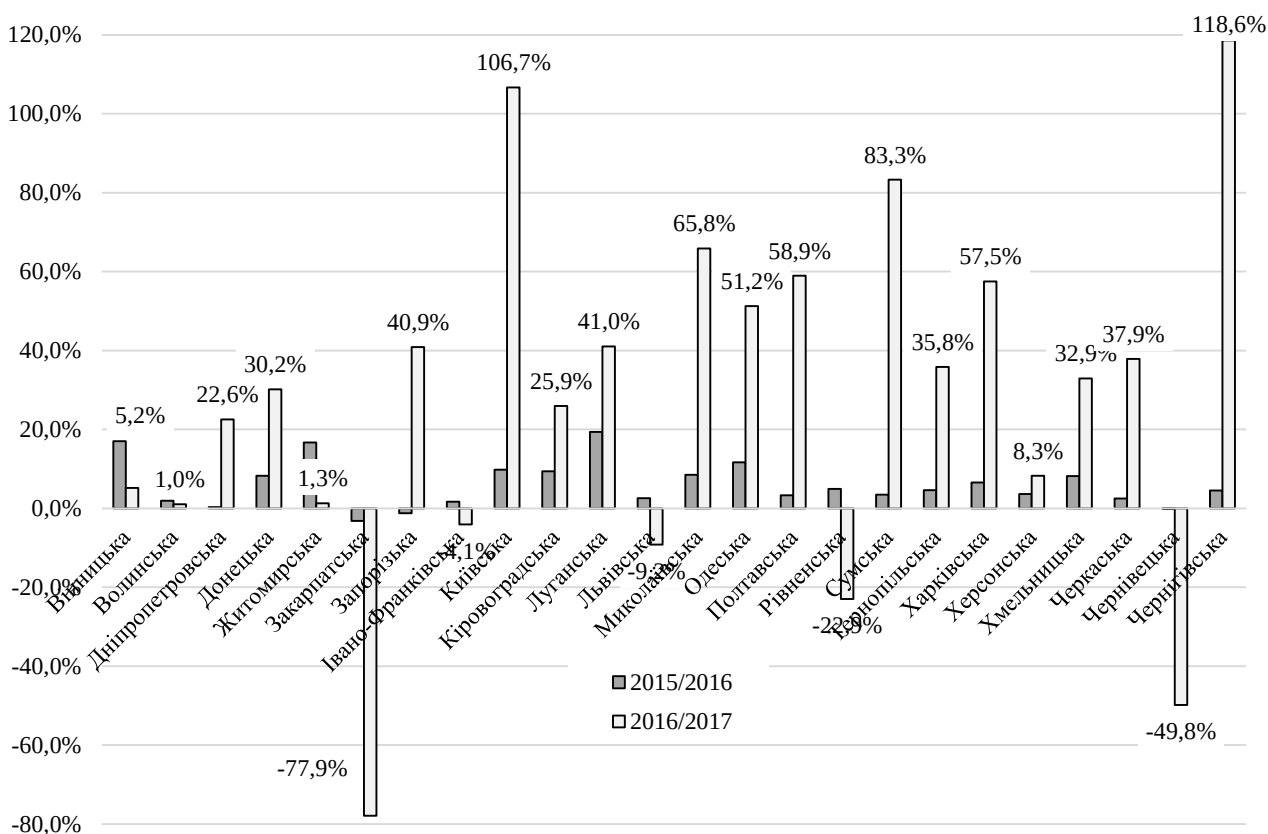


Рисунок 1.14 – Зміни обсягу продукції сільського господарства областей, 2015/2016, 2016/2017 (%) (розраховано та побудовано авторами)

Протягом 2017 року значно збільшили обсяг продукції сільського господарства такі регіони: Чернігівська область – на 118,6 % (або на 12297,2 млн. грн.); Київська область – на 106,7% (або на 16580,9 млн. грн.); Сумська область – на 83,3% (або на 8492,2 млн. грн.); Миколаївська – на 65,8% (або на 6396,1 млн. грн.); Полтавська – на 58,9% (або на 10143,9 млн. грн.); Харківська – на 57,5% (або на 9003,3 млн. грн.). Закарпатська область за результатами 2016 та 2017 років зменшила обсяги продукції сільського господарства на 3,2%

(або на -131 млн. грн.) та на 77,9% (або на -3089,9 млн. грн.), відповідно. Така тенденція спостерігається і за даними Чернівецької області, обсяг продукції сільського господарства якої зменшився в 2016 році на 0,04% (на -1,7 млн. грн.), в 2017 р. – на 49,8% (на -2133,9 млн. грн.).

Одним із важливих макроекономічних показників соціально-економічного розвитку країни в цілому та кожного її регіону, зокрема, є роздрібний товарооборот підприємств. Динаміку обсягу роздрібногo товарообороту підприємств у фактичних цінах за період дослідження 2008-2017 рр. у цінах 2010 року представлено в табл. 1.8.

За результатами 2017 року обсяг роздрібногo товарообороту підприємств України зменшився відносно 2016 року на 7,3% (на -19,1 млрд. грн.).

Таблиця 1.8 – Динаміка обсягу роздрібногo товарообороту підприємств (у цінах 2010 р.), 2008-2017 рр. (млрд. грн.) (складено авторами за даними [1])

Область	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Україна	302,5	252,021	280,9	334,7	388,1	412,8	334,5	259,7	263,4	244,3
Вінницька	6,6	5,1277	5,7	7,0	8,0	8,3	7,7	6,1	6,0	5,1
Волинська	5,3	4,2549	4,7	5,6	6,9	7,8	7,1	6,2	5,7	4,0
Дніпропетровська	27,4	22,0	24,8	28,6	33,5	35,9	32,9	25,4	24,7	23,4
Донецька	27,2	21,7	25,5	29,9	36,0	38,2	21,5	8,0	7,6	6,6
Житомирська	5,3	4,6	5,0	6,3	6,9	7,5	7,1	5,7	5,6	5,2
Закарпатська	6,5	5,3	6,0	7,2	7,4	7,7	7,4	6,5	6,3	5,1
Запорізька	11,4	9,2	10,7	12,8	15,3	16,3	15,0	11,8	12,0	10,6
Івано-Франківська	5,5	4,7	4,9	6,1	6,8	7,1	6,9	5,6	5,5	4,8
Київська	12,1	10,9	12,2	15,6	19,9	21,4	19,6	16,9	17,6	17,4
Кіровоградська	4,8	3,9	4,4	5,1	5,9	6,2	5,8	4,6	4,7	4,3
Луганська	9,6	7,7	9,2	10,9	13,6	14,3	5,8	1,7	1,7	1,3
Львівська	15,7	14,2	15,0	17,4	18,9	18,9	18,1	15,5	16,2	15,4
Миколаївська	6,5	5,2	5,7	6,9	8,0	8,5	7,5	6,1	6,3	5,5
Одеська	17,3	16,1	18,0	21,8	25,8	27,5	23,9	19,6	20,7	19,6
Полтавська	8,2	6,7	7,2	8,7	10,0	10,4	9,2	7,2	7,3	6,9
Рівненська	4,7	4,1	4,4	5,3	5,9	6,4	6,2	5,0	4,7	3,9
Сумська	4,5	3,7	3,9	4,8	5,6	5,7	5,4	4,3	4,4	4,0
Тернопільська	4,1	3,6	3,8	4,5	4,8	4,8	4,7	3,9	3,8	2,7
Харківська	20,6	17,5	18,8	22,0	24,8	26,7	24,5	19,6	19,8	19,2
Херсонська	5,4	4,8	5,1	6,0	7,0	7,4	7,0	5,9	6,0	5,3
Хмельницька	6,1	4,8	5,2	6,2	7,0	7,1	6,7	5,4	5,5	4,7
Черкаська	5,6	4,8	5,6	6,8	7,6	8,0	7,4	5,9	5,8	4,7
Чернівецька	4,5	3,9	4,1	4,7	4,9	5,1	5,0	4,1	3,9	3,0
Чернігівська	4,8	4,0	4,4	5,3	6,0	6,5	6,0	4,7	4,7	4,3
Севастополь (міськрада)	3,1	2,7	3,1	3,9	5,1	5,6				
Автономна Республіка Крим	11,1	9,2	10,2	12,3	15,8	17,3				

За даними 2009-2013 рр. обсяг роздрібногo товарообороту підприємств у цінах 2010 р. по Україні в цілому має тенденцію до збільшення, в 2014 – 2015 рр. – зменшення: 2014 р. – на 19 % або на 78,3 млрд. грн., 2015 р. – на 22,4 або на 74,9 млрд. грн. В 2016 році в цілому по Україні зафіксовано збільшення на 1,5 % або на 3,8 млрд. грн., в регіональному аспекті спостерігаються коливання від -8,3 % до 5,5 %.

На кінець 2017 року найбільший обсяг товарообігу зафіксовано у наступних регіонах:

– Дніпропетровська область – частка в структурі товарообігу складає 9,56 % або 23,4 млрд. грн., що на 5,4 % менше за результати 2016 року або на 1,3 млрд. грн.; в 2015 році відносно 2014 року роздрібний товарообіг регіону зменшився на 22,7 % або на 7,4 млрд. грн.;

– Одеська область – частка в структурі товарообігу складає 8,02 % або 19,6 млрд. грн., що на 5,4 % або на 1,1 млрд. грн. менше результатів 2016 року; в 2015 році роздрібний товарообіг області зменшився на 18,2 % або на 4,4 млрд. грн.;

– Харківська область – частка в структурі товарообігу складає 7,86 % або 19,2 млрд. грн., що на 3 % або на 0,6 млрд. грн. менше його значення за 2016 рік; за результатами 2015 року роздрібний товарообіг області зменшився на 21,4 % або на 3,2 млрд. грн. відносно 2014 року;

– Київська область – частка в структурі товарообігу складає 7,12 % або 17,4 млрд. грн., що на 1,1 % або на 0,2 млрд. грн. менше 2016 року; за результатами 2015 року спостерігається його зменшення на 13,9 % або на 2,7 млрд. грн. відносно 2014 року;

– Львівська область – частка в структурі товарообігу складає 6,32 % або 15,4 млрд. грн., що на 4,7% або на 0,8 млрд. грн. менше обсягу роздрібного товарообігу регіону у 2016 році; в 2015 році, як і в інших регіонах спостерігається його зменшення на 14,1 % або на 2,5 млрд. грн. відносно 2014 року.

За результатами 2017 року лідером за показником роздрібного товарообігу є Дніпропетровська область, питома вага якої в загальній структурі складає 9,56 %, що більше значення 2008 року на 0,51 відсоткових пункти, рис. 1.15.

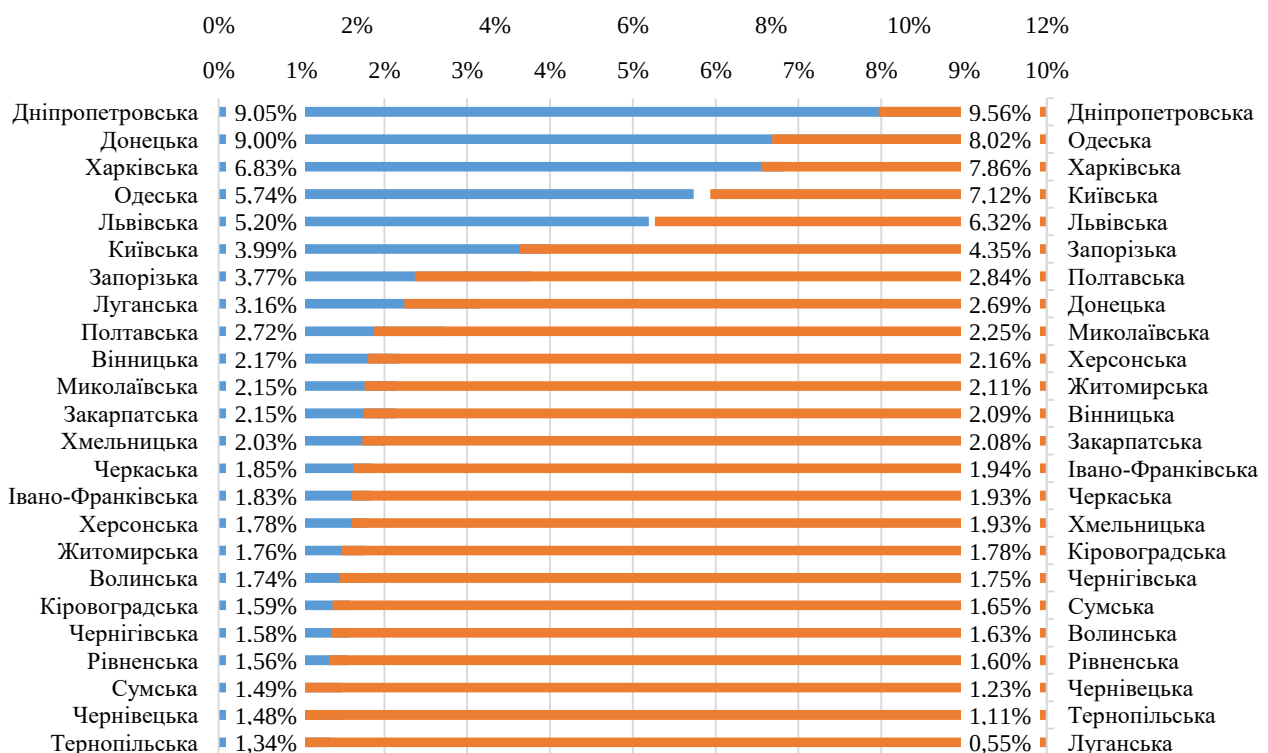


Рисунок 1.15 – Порівняння рейтингу регіонів (областей) України за обсягом роздрібного товарообороту підприємств, 2008 р. та 2017 р. *(розраховано та побудовано авторами)*

Частка Одеської області збільшилась на 2,08 відсоткових пункти і на кінець 2017 року складає 8,02 % (2-е місце). Харківській області в структурі роздрібного товарообігу на кінець 2017 року належить 7,86 %, що на 1,03 відсоткових пункти краще за показник 2008 року. Значно збільшилася частка Київської області – на 3,13 відсоткових пункти і на кінець 2017 року складає 7,12 %. Львівській області на кінець 2017 року належить 6,32 % обсягу роздрібного товарообігу, що на 1,12 відсоткових пункти більше значення 2008 р.

Застосовуючи показники соціально-економічного розвитку регіонів України у 2008-2017 рр. і використовуючи динамічний, структурний та компаративний методи, проведено аналіз динаміки соціально-економічного розвитку регіонів, структурний аналіз макроекономічних показників за регіонами, визначено рейтингову оцінку регіонів і встановлено такі тенденції:

- зменшення кількості зайнятого економічною діяльністю населення в Україні: в 2013 р. порівняно з 2008 р. на 2,71%, в 2016 р. порівняно з 2014 р. на 9,94%;

- зменшення наявного доходу населення у розрахунку на одну особу (у цінах 2010 р.) в 2016 р. на 1,44% порівняно з 2008 р. та коливання цього показниками за окремими регіонами;

- зменшення ВВП у 2016 р. (у цінах 2010 р.) порівняно з 2008 р. на 2,7 %; зростання ВВП протягом 2016 р. (у цінах 2010 р.) на 6,7% та суттєве коливання за регіонами;

- зменшення обсягу реалізованої промислової продукції (товарів, послуг) в Україні в цінах 2010 р. на 9%; відновлення зростання у 2016 р. порівняно з 2015 р. на 10%.

Таким чином, результати проведеного дослідження показників соціально-економічного розвитку регіонів України за період 2008 – 2017 рр. дозволяють стверджувати про у середньому чотирикратну розбіжність між мінімальними та максимальними значеннями показників соціально-економічного розвитку регіонів. Більшість регіонів (75%) мають значення показників нижчі за середні значення по Україні, що свідчить про соціально-економічну диференціацію регіонів. Виявлено тенденції до зменшення ВВП та ВРП, обсягу реалізованої промислової продукції, кількості зайнятого економічною діяльністю населення, наявного доходу населення у розрахунку на одну особу при одночасному зростанні середньомісячної заробітної плати. Регіональні диспропорції та диференціація соціально-економічного розвитку є джерелами загроз економічній безпеці національної економіки, що потребує подальших досліджень.

Список літератури

1. Сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.04.2019).
2. Про соціально-економічне становище України: доповідь. – К. : Державна служба статистики України, 2017. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/soc_ek/2017/publ_12_2017_u.html (дата звернення: 17.04.2019).
3. Методологічні положення щодо організації статистичного спостереження за змінами цін (тарифів) на споживчі товари (послуги) і розрахунків індексів споживчих цін: Наказ Державної служби статистики України від 01.07.2013 № 190. URL: http://ukrstat.gov.ua/metod_polog/metod_doc/2014/371/metod_pol_zmin.zip (дата звернення: 17.04.2019).
4. Про соціально-економічне становище України за 2015 рік: доповідь від 01.02.2016 р. № 15.3–31/23–16. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 07.02.2019).
5. Про соціально-економічне становище України за 2016 рік: доповідь від 01.02.2017 р. № 15.3–31/23–17. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 07.02.2019).
6. Про затвердження Постійних цін 2010 року на сільськогосподарську продукцію для розрахунку індексу обсягу сільськогосподарського виробництва: Наказ Державного комітету статистики України від 22.12.2011 р. № 362. URL: http://ukrstat.org/uk/norm_doc/2011/362/362.htm (дата звернення: 12.10.2018).
7. Валовий регіональний продукт у 2015 році: статистичний збірник від 14.04.2017 р. № 02.5-13/7-17 від 14.04.2017. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 07.02.2019).
8. Методика визначення обсягів продажу споживчих товарів населенню за усіма каналами реалізації та обороту роздрібної торгівлі. URL: http://www.ukrstat.org/uk/metod_polog/metod_doc/2005/15/metod.htm (дата звернення: 07.10.2018).
9. Іванова Н.С. Прогнозування економічної безпеки регіонів для забезпечення безпеки національної економіки: монографія Кривий Ріг : ФОП Чернявський Д.О., 2018. 381 с.

РОЗДІЛ 2. ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ В ЕКОНОМІЧНИХ РАЙОНАХ УКРАЇНИ²

Одним з динамічних і стрімких напрямів розвитку сучасних регіональних екосистем є транспортна логістика як ефективне джерело забезпечення конкурентних переваг. Це вимагає застосування нових інструментів підвищення конкурентоспроможності регіонів, серед яких кластерний підхід, суть якого полягає у формуванні й розвитку логістичних кластерів шляхом консолідації зусиль держави, бізнесу, науки, освіти у пріоритетних сферах економічної діяльності. Актуальність цієї проблеми підтверджується науковими розробками провідних вчених [1-9]. Однак, незважаючи на таку пильну увагу до окресленої проблеми з боку науковців, доцільним є проведення подальших ґрунтовних наукових досліджень у даному напрямі.

Розглянемо проблеми формування інституційного середовища розвитку логістичних кластерів на прикладі Придніпровського та Слобожанського економічних районів. Як показало дослідження [10-11], логістичний кластер як потенційну «точку зростання» доцільно створити в Придніпровському економічному районі (у складі Дніпровської, Запорізької, Кіровоградської областей). Транспортна система цього району представлена майже всіма видами транспорту (за виключенням морського та низьким рівнем розвитку авіаційного транспорту).

Придніпровський і Слобожанський (Полтавська, Сумська і Харківська області) економічні райони мають вигідне географічне положення та розгалужену міжрегіональну і міжнародну транспортно-логістичну інфраструктуру і транспортні комунікації, до якої входять Придніпровська і Південна залізниці, річковий порт, міжнародні аеропорти, перетин автомобільних доріг у різних напрямках.

Однак, у результаті проведеного дослідження [12-13] виявлено, що формуванню й ефективному функціонуванню логістичних кластерів в регіонах України перешкоджає безліч ключових бар'єрів. Їх умовно можна систематизувати за такими групами:

політичні, які стосуються нестабільної політичної ситуації в країні, політичного тиску на країни СНД з метою згортання економічних відносин з Україною в транспортній сфері;

зовнішньоекономічні, які пов'язані з погіршенням транзитної позиції України в глобальній транспортно-логістичній та інвестиційній системі внаслідок реалізації китайського проекту «Один пояс – один шлях», а також з високим рівнем ризику економічних втрат через блокування доступу до морських портів України, перш за все в Азовському морі.

² С.В. Іванов, чл.-кор. НАН України; Н.В. Трушкіна, к.е.н., чл.-кор. АЕН України, Інститут економіки промисловості НАН України (м. Київ); Н.С. Ринкевич, асистент, Придніпровська державна академія будівництва та архітектури (м. Дніпро)

інституційні, до яких належать: недосконала законодавча та нормативно-правова база, відсутність регіональних програм і стратегій розвитку логістичних кластерів. Як правило, в законодавчих і програмних документах застосовуються такі терміни, як «транспортна інфраструктура», «мережа кластерів» і «стратегічні об'єкти інфраструктури» (залежно від видів транспорту). У деяких актах розглядаються лише види транспорту.

У Проекті Концепції створення кластерів в Україні, розробленому Кабінетом Міністрів України у 2008 р., було зазначено про транспортно-логістичні кластери. Однак ця Концепція так і не набрала чинності.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року сказано про створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів і логістичних центрів, а у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року – про створення мережі кластерів у морських портах шляхом залучення приватних інвестицій. Разом з тим, не розроблено необхідного механізму інституційного, організаційно-економічного, фінансового та інформаційного забезпечення розвитку логістичних кластерів.

Отже, у діючих законодавчих і нормативно-правових актах України відсутнє визначення поняття «логістичний кластер», не прописано загальних засад функціонування та розвитку логістичних кластерів, не доопрацьовано Концепцію створення логістичних кластерів, а також не розроблено стратегічних документів розвитку регіональних логістичних кластерів з використанням кластерного підходу;

інвестиційно-фінансові, які охоплюють: недостатній обсяг фінансування транспортної галузі через неефективну реалізацію механізму державно-приватного партнерства; обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти логістичної інфраструктури; недостатнє застосування різних форм преференцій (кредитів, гарантій, податкових пільг, дотацій) для розвитку морських портів; неточність у фінансовому плануванні й управлінні в транспортному комплексі;

інфраструктурні, які проявляються у вигляді недостатнього рівня розвитку логістичної інфраструктури. У 2017 р. у рейтингу глобальної конкурентоспроможності, підготовленого Всесвітнім економічним форумом, за показником «якість інфраструктури» Україна посіла 88-е місце серед 137 країн світу, у тому числі за показниками «якість доріг» – 130-е, «якість портової інфраструктури» – 93-е, «якість інфраструктури повітряного транспорту» – 92-е, «якість залізничної інфраструктури» – 37-е місце [14, с. 297];

логістичні, зумовлені недостатньо ефективною організацією логістичної діяльності, зниженням рівня обслуговування та якості логістичних послуг, зменшенням обсягів вантажоперевезень різними видами транспорту.

За даними Державної служби статистики України, обсяги вантажоперевезень Південною залізницею зросли за 2000-2017 рр. на 61,3%, а її частка в загальноукраїнському обсязі вантажоперевезень залізницями збільшилася на 4,6 відсоткових пункти, або з 6,5 до 11,1%. Вантажообіг Південної залізниці зріс на 53,4%, а питома вага – на 2,9 в.п., або з 7,6 до 10,5%

загальнодержавного вантажообігу залізничного транспорту загального користування.

За цей період обсяги відправлення вантажів Придніпровською залізницею збільшилися на 4,6%, а її питома вага в загальноукраїнському обсязі – на 3,6 відсоткових пункти, або з 31,6 до 35,2%. Вантажообіг Придніпровської залізниці скоротився на 19,6%, а частка – на 6,3 в.п., або з 23 до 16,7% загальнодержавного вантажообігу залізничного транспорту загального користування (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Обсяги вантажоперевезень і вантажообіг залізничного транспорту загального користування

Роки	Придніпровська залізниця		Південна залізниця	
	відправлення вантажів, млн т	вантажобіг, млрд ткм	відправлення вантажів, млн т	вантажобіг, млрд ткм
2000	93,3	39,8	19,1	13,1
2005	112,0	48,1	31,5	22,6
2010	110,4	45,4	28,0	20,3
2012	115,5	46,9	31,6	21,8
2013	118,3	44,6	29,8	18,6
2014	107,9	36,7	29,0	21,8
2015	104,9	30,2	29,1	21,8
2016	99,4	31,2	29,2	20,9
2017	97,6	32,0	30,8	20,1

Джерело: [15, с. 49; 54].

Статистичний аналіз показав, що обсяги вантажоперевезення автомобільним транспортом у Слобожанському економічному районі збільшилися в 2017 р. порівняно з 2000 р. на 53%. Це обумовлено зростанням автомобільних вантажоперевезень у Полтавській області на 81,5% і Харківській області – на 16,5%. Частка вантажоперевезень автомобільним транспортом Слобожанського економічного району збільшилася з 15,2 до 19,4%, тобто на 4,2 відсоткових пункти в загальнодержавному обсязі (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 – Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом у Слобожанському економічному районі, млн т

Роки	Слобожанський економічний район	У тому числі		
		Полтавська область	Сумська область	Харківська область
2000	142,5	95,3	19,4	27,8
2005	158,8	108,9	13,4	36,5
2010	181,7	142,1	10,8	28,8
2012	251,4	209,8	11,7	29,9
2013	261,5	220,6	11,4	29,5
2014	255,1	213,8	12,2	29,1
2015	201,3	161,4	11,6	28,3
2016	234,3	193,0	11,6	29,7
2017	218,0	173,0	12,6	32,4

Джерело: [15, с. 49].

За досліджуваний період спостерігалася тенденція зростання вантажообігу автомобільного транспорту району в 4 рази. Це відбулося в результаті збільшення вантажообігу автомобільного транспорту в Харківській області в 7,3 рази, Полтавській – у 3 рази і Сумській – в 1,5 рази. Питома вага вантажообігу автомобільного транспорту в Слобожанському економічному районі зросла на 2,3 відсоткових пункти, або з 10,2 до 12,5% загальноукраїнського вантажообігу (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 – Вантажообіг автомобільного транспорту в Слобожанському економічному районі, млн ткм

Роки	Слобожанський економічний район	У тому числі		
		Полтавська область	Сумська область	Харківська область
2000	1967,4	866,2	490,2	611,0
2005	3992,6	1611,0	603,0	1778,6
2010	6603,2	2776,7	670,0	3156,5
2012	7472,1	3249,1	811,1	3411,9
2013	7503,6	3286,4	803,6	3413,6
2014	6105,2	2644,3	755,8	2705,1
2015	6462,9	3158,6	651,2	2653,1
2016	7967,0	3530,6	666,2	3770,2
2017	7798,1	2563,0	756,8	4478,3

Джерело: [15, с. 54].

За 2000-2017 рр. обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом у Придніпровському економічному районі зросли на 38,8% через збільшення обсягів перевезення в Кіровоградській області на 181% і Дніпропетровської – на 39,7%. Частка обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом у Придніпровському економічному районі зросла в загальнодержавному обсязі на 5,0 відсоткових пункти, або з 31,0 до 36,0% (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 – Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом у Придніпровському економічному районі, млн т

Роки	Придніпровський економічний район	У тому числі		
		Дніпропетровська область	Запорізька область	Кіровоградська область
2000	291,2	234,9	40,0	16,3
2005	375,3	303,9	46,3	25,1
2010	452,2	359,2	64,9	28,1
2012	427,2	345,1	51,4	30,7
2013	445,4	376,1	35,1	34,2
2014	438,8	361,7	31,4	45,7
2015	372,7	300,4	28,5	43,8
2016	352,0	284,2	29,0	38,8
2017	404,3	328,1	30,4	45,8

Джерело: [15, с. 49].

Вантажообіг автомобільного транспорту в Придніпровському економічному районі зріс у 1,7 рази у результаті збільшення вантажообігу в

Кіровоградській області в 5,6 раза і в Дніпропетровській – у 3,5 раза. Разом з тим вантажообіг автомобільного транспорту в Запорізькій області зменшився в 1,9 раза. Частка вантажообігу автомобільного транспорту в районі зменшилася в загальнодержавному вантажообігу на 10,8 відсоткових пункти, або з 23,3 до 12,5% (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Вантажообіг автомобільного транспорту в Придніпровському економічному районі, млн ткм

Роки	Придніпровський економічний район	У тому числі		
		Дніпропетровська область	Запорізька область	Кіровоградська область
2000	4491,8	1389,7	2838,9	263,2
2005	5654,2	2180,6	2912,1	561,5
2010	6428,9	3587,1	1758,7	1083,1
2012	6668,8	3738,0	1841,7	1089,1
2013	6578,8	3730,1	1633,9	1214,8
2014	7259,0	3798,3	1409,5	2051,2
2015	6658,8	3641,6	1278,4	1738,8
2016	7000,7	4421,4	1384,3	1195,0
2017	7808,9	4815,6	1522,8	1470,5

Джерело: [15, с. 54].

Аналітична оцінка статистичних даних свідчить, що рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту та складського господарства Придніпровського економічного району значно нижче порівняно із загальнодержавним. Лише в 2015-2016 рр. значення даного показника в районі перевищували загальний рівень рентабельності по Україні. За розрахунками, середній рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту та складського господарства Придніпровського економічного району знизився за 2010-2017 рр. на 16,2 відсоткових пункти. Це обумовлено суттєвим скороченням рівня рентабельності в Кіровоградській області (на 50,2 в.п.) і в Запорізькій (на 0,1 в.п.) (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 – Рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту та складського господарства в Придніпровському економічному районі, %

Роки	Середнє значення в районі	У тому числі		
		Дніпропетровська область	Запорізька область	Кіровоградська область
2010	1,4	3,0	3,1	-1,9
2011	-2,0	2,9	-9,7	0,9
2012	0,1	1,1	-1,0	0,3
2013	0,3	1,1	0,8	-0,9
2014	-2,7	-7,9	3,9	-4,1
2015	3,2	-1,8	11,7	-0,4
2016	5,9	2,9	10,5	4,2
2017	-14,8	4,7	3,0	-52,1

Джерело: [15, с. 33].

Аналогічна ситуація спостерігалася і в Слобожанському економічному районі. Так, рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту та складського господарства району значно нижче порівняно із загальнодержавним. Однак, середній рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту та складського господарства Слобожанського економічного району зріс за 2010-2017 рр. на 4 відсоткових пункти, що пов'язано із збільшенням рівня рентабельності в Сумській області на 6,5 в.п., у Полтавській – на 4,2 в.п., У Харківській – на 1,1 в.п. (табл. 2.7).

Таблиця 2.7 – Рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту та складського господарства в Слобожанському економічному районі, %

Роки	Середнє значення в районі	У тому числі		
		Полтавська область	Сумська область	Харківська область
2010	-0,2	2,1	-4,0	1,4
2012	5,1	6,4	6,9	1,9
2013	4,9	8,5	3,6	2,6
2014	-2,7	-10,8	5,9	-3,1
2015	-0,4	-6,6	6,9	-1,4
2016	0,9	2,1	5,0	-4,3
2017	3,8	6,3	2,5	2,5

Джерело: [15, с. 31].

Ключовою умовою формування й розвитку логістичних кластерів в економічних районах України є застосування механізму інвестиційно-фінансового забезпечення, який полягає в пільговому кредитуванні, впровадженні публічно-приватного партнерства на основі залучення приватних інвестицій, іноземних інвестиційних ресурсів, коштів технічної допомоги, грантів міжнародних фінансових установ тощо.

Як показує аналіз статистичних даних, частка обсягу капітальних інвестицій в сфері транспорту та складського господарства Слобожанського економічного району скоротилася за 2010-2017 рр. на 11,2 відсоткових пункти, або з 15,5 до 4,3% загальноукраїнського обсягу капітальних інвестицій у цій галузі. Це відбулося внаслідок зменшення питомої ваги обсягу капітальних інвестицій в сфері транспорту та складського господарства Харківської області на 5,4 в.п. (з 6,8 до 1,4%), Полтавської – на 4,7 в.п. (з 7,2 до 2,5%) і Сумської області – на 1,2 в.п. (з 1,6 до 0,4%) (табл. 2.8).

Обсяг прямих інвестицій у розвиток сфери транспорту та складського господарства Слобожанського економічного району збільшився за 2010-2017 рр. в 1,4 раза (7555 до 10731,1 тис. дол. США). Це обумовлено зростанням обсягу прямих інвестицій Сумської області в 3,6 раза (з 1289,6 до 4592,3 тис. дол. США), Харківської – в 1,5 раза (з 3189,9 до 4793,6 тис. дол. США). Але обсяг прямих інвестицій у розвиток даного виду економічної діяльності в Полтавській області зменшився в 2,3 раза (з 3075,5 до 1345,2 тис. дол. США). При цьому частка обсягу прямих інвестицій в сфері транспорту та складського

господарства Слобожанського економічного району збільшилася в загальнодержавному обсязі на 0,48 в.п. (з 0,44 до 0,92%) через підвищення питомої ваги Сумської області на 0,31 в.п. (з 0,08 до 0,39%) і Харківської – на 0,22 в.п. (з 0,19 до 0,41%) [15, с. 19].

Таблиця 2.8 – Капітальні інвестиції в сфері транспорту та складського господарства в Слобожанському економічному районі (у фактичних цінах, млн грн)

Роки	Слобожанський економічний район	У тому числі		
		Полтавська область	Сумська область	Харківська область
2010	3026,0	1401,8	309,7	1314,5
2011	5110,1	2221,0	303,9	2585,2
2012	5752,8	517,5	90,5	5144,8
2013	1533,4	537,6	130,5	865,3
2014	1295,7	505,3	151,8	638,6
2015	1188,7	496,5	82,3	609,9
2016	1095,7	637,7	196,5	261,5
2017	1605,4	927,1	169,0	509,3

Джерело: [15, с. 14].

За 2010-2017 рр. питома вага обсягів капітальних інвестицій підприємств у сфері транспорту та складського господарства Придніпровського економічного району зменшилася в загальноукраїнському обсязі на 3,6 відсоткових пункти, або з 9,8 до 6,2%. При цьому слід відмітити, що найбільша частка обсягу капітальних інвестицій припадала на Дніпропетровську область (у межах 65,9-66,8 в.п.). Питома вага обсягів капітальних інвестицій підприємств у сфері транспорту та складського господарства Кіровоградської області зросла на 2,8 в.п., або з 15,7 до 18,5 в.п., а у Запорізькій області скоротилася на 3,8 в.п., або з 18,4 до 14,6 в.п. (табл. 2.9).

Таблиця 2.9 – Капітальні інвестиції в сфері транспорту та складського господарства в Придніпровському економічному районі (у фактичних цінах, млн грн)

Роки	Придніпровський економічний район	У тому числі		
		Дніпропетровська область	Запорізька область	Кіровоградська область
2010	2254,8	1485,6	414,2	355,0
2011	3519,2	2647,6	333,5	538,1
2012	2662,9	2517,8	47,0	98,1
2013	2433,0	1886,1	57,3	489,6
2014	1311,6	1126,7	55,8	129,1
2015	975,1	650,7	133,1	191,3
2016	1202,9	736,5	209,8	256,6
2017	2325,0	1554,0	340,3	430,7

Джерело: [15, с. 14].

На основі аналізу стратегічних документів соціально-економічного розвитку Дніпропетровської, Запорізької, Кіровоградської, Полтавської,

Сумської та Харківської областей встановлено, що в них не розроблено відповідних регіональних програм і стратегій розвитку логістичних кластерів. Лише в 2012 р. були спроби розробки проєктів Концепції створення транспортно-логістичного кластеру в Харківській області та Стратегії розвитку регіональної системи на базі формування транспортно-логістичного кластеру Харківської області. Однак, у цих документах не прописано механізму інвестиційно-фінансового забезпечення розвитку транспортно-логістичної системи в регіоні.

Зараз у Полтавській, Сумській, Харківській, Дніпропетровській, Запорізькій і Кіровоградській областях діють Стратегії розвитку на період до 2020 року, які ґрунтуються на засадах Закону України «Про стимулювання розвитку регіонів» і Державної стратегії регіонального розвитку України до 2020 року і реалізуються в рамках Проєкту ЄС «Підтримка політики регіонального розвитку в Україні».

Наприклад, у Стратегії розвитку Полтавської області на період до 2020 року серед операційних цілей визначено «Розвиток транспортної інфраструктури». У Стратегії розвитку Сумської області на період до 2020 року до пріоритетних завдань стратегічної цілі «Розвиток економічного потенціалу регіону» включено «Розвиток логістично-транспортного потенціалу на основі вивчення товарно-транспортних потоків, концепції і ТЕО створення логістичного центру». Стратегія розвитку Харківської області на період до 2020 року містить стратегічну ціль «Конкурентоспроможність економіки та зростання ВРП».

У Стратегії розвитку Дніпропетровської області на період до 2020 року зазначено про розвиток міжрегіональної та внутрішньорегіональної транспортної мережі. У Стратегії регіонального розвитку Запорізької області до 2020 року до завдань оперативної цілі «Стимулювання залучення інвестицій» віднесено підвищення рівня логістично-транспортного потенціалу шляхом передпроектної підготовки до створення логістичних центрів, реконструкції аеропортів, розвитку інфраструктури річкових і морських портів.

До стратегічних напрямів розвитку Кіровоградської області включено розвиток транспортно-транзитного потенціалу на основі створення транспортно-логістичних вузлів у ключових містах області та об'єктів транспортної інфраструктури. Серед інтегральних стратегічних цілей Кіровоградської області визнано запровадження сучасних моделей та успішних практик управління та формування інфраструктури шляхом створення мережі інститутів розвитку й кластеризації основних галузей регіональної економіки.

Разом з тим, узагальнюючи вищеперелічені стратегічні документи, встановлено, що вони не включають завдань із залучення внутрішніх фінансових ресурсів і зовнішніх іноземних інвестицій для розвитку регіональної транспортно-логістичної системи. У зв'язку з цим, доцільним є доопрацювання Стратегій регіонального розвитку в частині інвестиційно-фінансового забезпечення створення й функціонування транспортно-логістичної системи. Крім цього, облдержадміністраціям і обласним радам необхідно приділити увагу розробці Концепцій створення логістичних

кластерів і Стратегій комплексного розвитку регіональної транспортно-логістичної системи.

Отже, в Слобожанському і Придніпровському економічних районах доцільно створити логістичні кластери як групи географічно сусідніх і взаємозалежних підприємств і пов'язаних з ними організацій, що характеризуються спільною діяльністю, взаємодоповнюють і підсилюють конкурентні переваги одна одної через синергетичний ефект. Це територіальне та добровільне об'єднання підприємницьких структур, наукових установ і вищих навчальних закладів, інституцій логістичної інфраструктури та органів влади з метою підвищення конкурентоспроможності виробленої продукції, наданих послуг і сприяння сталого розвитку територій району.

Учасниками логістичного кластеру можуть бути:

- регіональні філії «Південна залізниця» і «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця»;
- автотранспортні, промислові підприємства й експедиторські компанії;
- міжнародні аеропорти «Харків» і «Полтава»;
- митні органи;
- логістичні компанії, центри складського зберігання та консолідації вантажів;
- ремонтно-сервісні підприємства;
- страхові, інвестиційні, фінансові компанії, банківські установи;
- інформаційно-консалтингові й юридичні компанії;
- органи державної влади та місцевого самоврядування;
- наукові установи;
- вищі навчальні заклади, навчальні центри із перепідготовки кадрів.

При створенні логістичних кластерів в економічних районах слід враховувати такі аспекти:

- позиціонування районів як комплексу міжнародного рівня з повним спектром логістичних послуг шляхом руху транзитних і регіональних потоків у структурі інтегрованої транспортно-логістичної системи України;
- включення знов створюваних та існуючих об'єктів транспортної й логістичної інфраструктури, що розміщуються в місцях поблизу залізничних, автомобільних та авіаційних транспортних комунікацій.

Формування логістичного кластеру має бути спрямоване на комплексний розвиток його інфраструктури, що полягає в:

- реконструкції та модернізації існуючих об'єктів залізничної, автомобільної, морської, авіаційної інфраструктури;
- оптимізації розміщення пунктів митного оформлення і митних складів;
- будівництві великих розподільних центрів для створення сучасної системи зберігання та дистрибуції продукції;
- удосконаленні системи транспортних перевезень;
- застосуванні ефективних схем логістики з метою поліпшення обслуговування споживачів транспортно-логістичних послуг.

Ключовими принципами формування логістичного кластеру задля інтеграції в європейські та азійські економічні системи є:

- організація ринкової системи моніторингу й управління товаропотоками на міжнародному та регіональному рівнях;
- створення мережі логістичних центрів, які включають транспортні термінали, товаророзподільчі й торгівельні комплекси;
- розробка й реалізація єдиної інформаційної системи управління транспортними потоками у віртуальному просторі;
- забезпечення принципів доставки товару «від дверей до дверей», «у необхідне місце» і «точно в строк» на основі розвитку інтермодальних і комбінованих перевезень.

Реалізація вищеперелічених принципів дозволить знизити витрати на організацію логістичної діяльності за рахунок надання транспортних послуг за участю всіх видів транспорту (з урахуванням територіальних особливостей району) та будівництва термінальних комплексів, регіональних логістичних центрів із створенням структури нового типу логістичного оператора для обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури.

Підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств-учасників логістичного кластеру досягається через створення сприятливих умов задля зростання обсягів та якості наданих транспортно-логістичних послуг, що, в свою чергу, впливає на формування якісно нової моделі регіональної економіки.

Отже, поєднання сучасної кластерної політики, механізму інституційного забезпечення розвитку інтегрованої транспортно-логістичної системи і стратегій розумних спеціалізацій промисловості в умовах децентралізації дозволяє створити належні умови для формування логістичного кластеру як дієвої форми партнерства, зміцнити конкурентні переваги Слобожанського економічного району та підвищити економічну спроможність територіальних громад.

До складових синергетичного ефекту від створення логістичних кластерів можна віднести:

- підвищення рівня інвестиційної привабливості економічних районів;
- збільшення надходжень до бюджету за рахунок економічного зростання територій;
- створення нових робочих місць і зростання рівня зайнятості – як показує передовий європейський досвід, у 33,3% компаній, що працюють у межах кластерів, спостерігається тенденція стабільного зростання рівня зайнятості [16];
- збільшення обсягів вантажоперевезень і вантажообігу;
- оптимізація переміщення логістичних потоків;
- зниження витрат на організацію логістичної діяльності через зменшення транспортної складової у вартості послуг, скорочення часу на виконання митних процедур при оформленні вантажів;

- забезпечення сприятливих інституційних умов функціонування ринку логістичних послуг;
- створення об'єктів необхідної логістичної інфраструктури (транспортної, торгівельної, сервісної тощо);
- удосконалення технології перевезень з використанням сучасних цифрових інформаційно-комунікаційних технологій.

У подальшому планується розробити комплекс пропозицій щодо створення належних інституційних умов формування й розвитку логістичних кластерів в економічних районах України.

Список літератури

1. Перебийніс В.І., Перебийніс О.В. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія. Полтава: РВЦ ПУСКУ, 2006. 207 с.
2. Кислий В., Жарик Т. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні. *Економіка України*. 2010. №12. С. 28-37.
3. Смирнов І., Шматок О. Формування транспортно-логістичних кластерів у ЄС: український контекст. *Вісник Київського національного університету імені Т.Г. Шевченка*. 2012. Вип. 60. С. 14-19.
4. Ніколаєв Ю.О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2012. Вип. 1 (44). С. 345-350.
5. Попова Н.В. Кластеры как основа инновационного развития транспортно-логистической системы региона. *Бизнес Информ*. 2013. Вып. № 8. С. 63-67.
6. Кластери в економіці України: монографія / За наук. ред. М.П. Войнаренка. Хмельницький: ХНУ, ФОП Мельник А.А., 2014. 1085 с.
7. Полякова О.М. Кластерний підхід до формування інтегрованої транспортно-логістичної системи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 45. С. 239-244.
8. Ляшенко В.І., Котов Є.В. Україна ХХІ: неоіндустріальна держава або «крах проекту»? монографія / НАН України, Ін-т економіки пром-сті; Полтавський ун-т економіки і торгівлі. Київ, 2015. 196 с.
9. Гриценко С.І. Формування парадигми соціально-економічного розвитку в контексті транспортно-логістичних кластерів. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2018. № 3. Т. 3. С. 178-182.
10. Іванов С.В. Транспортно-логістичні кластери в контексті розвитку транспортної системи України та окремо взятого економічного району. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 1(51). С. 15-22.
11. Іванов С.В., Трушкіна Н.В. Логістичний кластер як пріоритетний напрям модернізації економіки Придніпровського економічного району. *Сучасні напрями модернізації економіки та фінансової системи країни: реалії*

та можливості в умовах євроінтеграції: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 9 лютого 2019 р.). Запоріжжя: Запорізька держ. інженерна академія, 2019. С. 72-82.

12. Іванов С.В., Трушкіна Н.В. Формування логістичних кластерів у контексті модернізації економіки регіонів України. *Сучасні наукові погляди на економічні механізми стимулювання соціально-економічного розвитку*: матеріали доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ужгород, 16 лютого 2019 р.) / Ужгородський національний університет. У 2-х частинах. Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 127-130.

13. Трушкіна Н. Логістичний кластер як форма партнерства в контексті сталого розвитку регіонів України. *Стратегії глобальної конкурентоспроможності: глобальне партнерство для сталого розвитку*: матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Черкаси, 22 березня 2019 р.). Черкаси: Черкаський державний технологічний університет, 2019. С. 26-28.

14. The Global competitiveness Report 2017-2018. – Geneva: World Economic Forum, 2017. – 393 p.

15. Транспорт і зв'язок України за 2017 рік: стат. збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2018. 168 с.

16. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України розпочало обговорення кластерної програми промислового розвитку. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail>.

РОЗДІЛ 3. МОДЕЛЮВАННЯ ПЕРЕХІДНИХ ПРОЦЕСІВ ДЛЯ АНАЛІЗУ ПОКАЗНИКІВ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ³

Моделювання перехідних процесів дозволяє більш поглиблено вивчити зв'язок між досліджуваними змінними. Його основна відмінність від методів прогнозування значення показників у часі полягає в тому, що у якості вхідних та вихідних змінних розглядаються не значення самих змінних, а їх відхилення. Тобто не X та Y , а ΔX та ΔY .

Основними етапами моделювання перехідних процесів є визначення п'яти динамічних характеристик (перехідна функція, імпульсна-перехідна функція, диференційне рівняння, передатна функція та амплітудно-фазова частотна характеристика – АФЧХ) та дослідження модельованої ланки на стійкість реакції до зовнішніх збурень та несистемних факторів зміни, що впливають на економічні показники.

Часові динамічні характеристики являють собою функції часу і служать для оцінки динамічних властивостей елементів при їх дослідженні в області дійсної змінної t .

Часовою характеристикою ланки називається графік зміни вихідної величини $y(t)$ по визначеному закону і при умові, що до прикладення зовнішньої дії ланка була в стані спокою. Часові характеристики залежать від властивостей системи і від характеру зовнішньої дії, для якої вони визначаються. Можна розглядати ці характеристики по вхідній дії x і по збуренню f [1].

Перехідною характеристикою називається графік зміни в часі вихідної величини ланки або системи, коли на вхід подається одиничне збурення. Поряд з перехідною характеристикою використовується імпульсна перехідна характеристика, яка є реакцією системи або ланки на одиничний імпульс. Одиничний імпульс – це математична ідеалізація гранично короткого імпульсного сигналу [9].

Функція, яка являє собою відношення перетворення Лапласа вихідного сигналу лінійних динамічних об'єктів до перетворення вхідного сигналу при нульових початкових умовах, називається передатною функцією лінійних динамічних об'єктів [3].

Зміст передатної функції, як слідує з визначення, полягає в тому, що вона являє собою деякий оператор, що перетворює зовнішній вплив на вході в реакцію системи на виході [10].

Сигнал $h(t)$, який одержується на виході системи при подачі на його вхід одиничного стрибка $U(t)$, називається перехідною функцією системи. Імпульсна перехідна функція (вагова функція, імпульсна характеристика) – вихідний сигнал динамічної системи як реакція на вхідний сигнал у вигляді дельта-функції Дірака [2].

³ Ю.Б. Лижник, старший викладач, Криворізький факультет Запорізького національного університету (м. Кривий Ріг)

Лінійні диференціальні рівняння першого, другого, а часом і більш високих порядків, записують в стандартній (канонічній) формі, коли вихідна координата та її похідні знаходяться в лівій частині рівняння, вхідні змінні – в правій частині, а коефіцієнт при X дорівнює одиниці.

Коефіцієнти передачі також мають важливий фізичний зміст: вони показують, наскільки змінилась вихідна величина при зміні вхідної на одиницю. Диференціальне рівняння описує поведінку системи в динаміці, його розв'язком є перехідні процеси при різних вхідних діях та заданих початкових умовах [1].

Розв'язок диференціальних рівнянь знаходять, виконуючи такі етапи: знаходження загального розв'язку однорідного рівняння, частинного неоднорідного, загального та власне розв'язку з числовими значеннями постійних коефіцієнтів [4].

Амплітудо-фазово-частотна характеристика – це геометричне місце кінців вектора передатної функції при зміні частоти від 0 до $+\infty$. Частотні характеристики (амплітудно-фазова АФХ, амплітудно-частотна АЧХ та фазо-частотна ФЧХ) визначаються з передаточних функцій, визначених раніше формальною заміною. Після підстановки отримуємо АФЧХ, яку можна представити в алгебраїчному або показниковому вигляді [7].

Для представлення АФХ в алгебраїчному вигляді чисельник та знаменник домножуємо та ділимо на комплексне число, спряжене із знаменником, і в отриманому виразі виділяємо дійсну та уявну частини. Для побудови графіків АФЧХ використовується інтервал дійсних додатних частот від 0 до безкінечності [2].

Для дослідження було обрано наступні показники розвитку регіонів України (за даними Держкомстату [8] за період 2004-2017рр.):

X1 – Кількість суб'єктів господарювання за регіонами, од.

X2 – Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання за регіонами, тис. осіб.

X3 – Витрати на оплату праці на підприємствах за регіонами, млн. грн.

X4 – Капітальні інвестиції за регіонами, млн. грн.

X5 – Середня заробітна плата за регіонами, грн.

X6 – Доходи населення по регіонах, грн.

У1 – Валовий регіональний продукт, млн. грн.

У2 – Фінансові результати до оподаткування підприємств за регіонами, млн. грн.

У3 – Чистий прибуток (збиток) підприємств за регіонами, млн. грн.

У4 – Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за регіонами, млн. грн.

У5 – Індекси споживчих цін за регіонами.

У6 – Обсяг реалізованої промислової продукції по регіонах, млн. грн.

У7 – Обсяг виробленої будівельної продукції по регіонах, млн. грн.

У8 – Регіональні обсяги зовнішньої торгівлі товарами, млн. грн.

Кожний з X та $У$ розглядався у розрізі двадцяти чотирьох областей України та м. Київ. На першому етапі дослідження за допомогою кореляційного

аналізу було з'ясовано по три найвпливовіших для кожного У серед усіх Х для кожного з регіонів.

Так, прикладом, для м. Київ на У4 – Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за регіонами, млн. грн. найбільший вплив мають Х4 – Капітальні інвестиції (0,92 д.о.), Х3 – Витрати на оплату праці на підприємствах (0,78 д.о.) та Х6 – Доходи населення (0,76 д.о.). На показник У1 – Валовий регіональний продукт серед досліджених Х найбільше впливають Х2 – Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання (0,981 д.о.), Х3 – Витрати на оплату праці на підприємствах (0,712 д.о.) та Х5 – Середня заробітна плата за регіонами (0,685 до.).

Для Дніпропетровської області на показник У1 – Валовий регіональний продукт серед досліджених Х найбільше впливають Х6 – Доходи населення (0,914 д.о.), Х2 – Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання (0,877 д.о.) та Х5 – Середня заробітна плата за регіонами (0,747 до.).

Аналогічні показники було обчислено для кожного регіону по кожному в 8-ми досліджуваних показників У. Надалі було отримано кореляційні та автокореляційні функції для обраних показників та побудовано системи рівнянь для отримання значень імпульсних перехідних функцій для кожної пари показників. Така система має вигляд:

$$\{\rho_{xy}(t - k) = \sum_{i=0}^n w_i * \rho_{xx}(\tau - i)\} \quad (3.1)$$

Система рівнянь для отримання значень імпульсної перехідної функції для У1 – Валовий регіональний продукт та Х2 – Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання (Київська область):

$$\left\{ \begin{array}{l} 0,981 = 1 * \omega_0 + 0,689 * \omega_1 + 0,643 * \omega_2 + 0,580 * \omega_3 + 0,482 * \omega_4 + 0,389 * \omega_5 + 0,286 * \omega_6 + 0,182 * \omega_7 + 0,044 * \omega_8 + (-0,130) * \omega_9 + (-0,290) * \omega_{10} \\ 0,992 = 0,689 * \omega_0 + 1 * \omega_1 + 0,689 * \omega_2 + 0,643 * \omega_3 + 0,580 * \omega_4 + 0,482 * \omega_5 + 0,389 * \omega_6 + 0,286 * \omega_7 + 0,182 * \omega_8 + 0,044 * \omega_9 + (-0,130) * \omega_{10} \\ 0,841 = 0,643 * \omega_0 + 0,689 * \omega_1 + 1 * \omega_2 + 0,689 * \omega_3 + 0,643 * \omega_4 + 0,580 * \omega_5 + 0,482 * \omega_6 + 0,389 * \omega_7 + 0,286 * \omega_8 + 0,182 * \omega_9 + 0,044 * \omega_{10} \\ 0,708 = 0,580 * \omega_0 + 0,643 * \omega_1 + 0,689 * \omega_2 + 1 * \omega_3 + 0,689 * \omega_4 + 0,643 * \omega_5 + 0,580 * \omega_6 + 0,482 * \omega_7 + 0,389 * \omega_8 + 0,286 * \omega_9 + 0,182 * \omega_{10} \\ 0,577 = 0,482 * \omega_0 + 0,580 * \omega_1 + 0,643 * \omega_2 + 0,689 * \omega_3 + 1 * \omega_4 + 0,689 * \omega_5 + 0,643 * \omega_6 + 0,580 * \omega_7 + 0,482 * \omega_8 + 0,389 * \omega_9 + 0,286 * \omega_{10} \\ 0,426 = 0,389 * \omega_0 + 0,482 * \omega_1 + 0,580 * \omega_2 + 0,643 * \omega_3 + 0,689 * \omega_4 + 1 * \omega_5 + 0,689 * \omega_6 + 0,643 * \omega_7 + 0,580 * \omega_8 + 0,482 * \omega_9 + 0,389 * \omega_{10} \\ 0,275 = 0,286 * \omega_0 + 0,389 * \omega_1 + 0,482 * \omega_2 + 0,580 * \omega_3 + 0,643 * \omega_4 + 0,689 * \omega_5 + 1 * \omega_6 + 0,689 * \omega_7 + 0,643 * \omega_8 + 0,580 * \omega_9 + 0,482 * \omega_{10} \\ 0,118 = 0,182 * \omega_0 + 0,286 * \omega_1 + 0,389 * \omega_2 + 0,482 * \omega_3 + 0,580 * \omega_4 + 0,643 * \omega_5 + 0,689 * \omega_6 + 1 * \omega_7 + 0,689 * \omega_8 + 0,643 * \omega_9 + 0,580 * \omega_{10} \\ -0,034 = 0,044 * \omega_0 + 0,182 * \omega_1 + 0,286 * \omega_2 + 0,389 * \omega_3 + 0,482 * \omega_4 + 0,580 * \omega_5 + 0,643 * \omega_6 + 0,689 * \omega_7 + 1 * \omega_8 + 0,689 * \omega_9 + 0,643 * \omega_{10} \\ -0,161 = (-0,130) * \omega_0 + 0,044 * \omega_1 + 0,182 * \omega_2 + 0,286 * \omega_3 + 0,389 * \omega_4 + 0,482 * \omega_5 + 0,580 * \omega_6 + 0,643 * \omega_7 + 0,689 * \omega_8 + 1 * \omega_9 + 0,689 * \omega_{10} \\ -0,281 = (-0,290) * \omega_0 + (-0,130) * \omega_1 + 0,044 * \omega_2 + 0,182 * \omega_3 + 0,286 * \omega_4 + 0,389 * \omega_5 + 0,482 * \omega_6 + 0,580 * \omega_7 + 0,643 * \omega_8 + 0,689 * \omega_9 + 1 * \omega_{10} \end{array} \right.$$

Система рівнянь для отримання значень імпульсної перехідної функції для У1 – Валовий регіональний продукт та Х3 – Витрати на оплату праці на підприємствах (Київська область):

$$\left\{ \begin{array}{l} 0,712 = 1 * \omega_0 + 0,689 * \omega_1 + 0,643 * \omega_2 + 0,580 * \omega_3 + 0,482 * \omega_4 + 0,389 * \omega_5 + 0,286 * \omega_6 + 0,182 * \omega_7 + 0,044 * \omega_8 + (-0,130) * \omega_9 + (-0,290) * \omega_{10} \\ 0,041 = 0,689 * \omega_0 + 1 * \omega_1 + 0,689 * \omega_2 + 0,643 * \omega_3 + 0,580 * \omega_4 + 0,482 * \omega_5 + 0,389 * \omega_6 + 0,286 * \omega_7 + 0,182 * \omega_8 + 0,044 * \omega_9 + (-0,130) * \omega_{10} \\ 0,034 = 0,643 * \omega_0 + 0,689 * \omega_1 + 1 * \omega_2 + 0,689 * \omega_3 + 0,643 * \omega_4 + 0,580 * \omega_5 + 0,482 * \omega_6 + 0,389 * \omega_7 + 0,286 * \omega_8 + 0,182 * \omega_9 + 0,044 * \omega_{10} \\ 0,030 = 0,580 * \omega_0 + 0,643 * \omega_1 + 0,689 * \omega_2 + 1 * \omega_3 + 0,689 * \omega_4 + 0,643 * \omega_5 + 0,580 * \omega_6 + 0,482 * \omega_7 + 0,389 * \omega_8 + 0,286 * \omega_9 + 0,182 * \omega_{10} \\ 0,030 = 0,482 * \omega_0 + 0,580 * \omega_1 + 0,643 * \omega_2 + 0,689 * \omega_3 + 1 * \omega_4 + 0,689 * \omega_5 + 0,643 * \omega_6 + 0,580 * \omega_7 + 0,482 * \omega_8 + 0,389 * \omega_9 + 0,286 * \omega_{10} \\ 0,020 = 0,389 * \omega_0 + 0,482 * \omega_1 + 0,580 * \omega_2 + 0,643 * \omega_3 + 0,689 * \omega_4 + 1 * \omega_5 + 0,689 * \omega_6 + 0,643 * \omega_7 + 0,580 * \omega_8 + 0,482 * \omega_9 + 0,389 * \omega_{10} \\ 0,013 = 0,286 * \omega_0 + 0,389 * \omega_1 + 0,482 * \omega_2 + 0,580 * \omega_3 + 0,643 * \omega_4 + 0,689 * \omega_5 + 1 * \omega_6 + 0,689 * \omega_7 + 0,643 * \omega_8 + 0,580 * \omega_9 + 0,482 * \omega_{10} \\ 0,003 = 0,182 * \omega_0 + 0,286 * \omega_1 + 0,389 * \omega_2 + 0,482 * \omega_3 + 0,580 * \omega_4 + 0,643 * \omega_5 + 0,689 * \omega_6 + 1 * \omega_7 + 0,689 * \omega_8 + 0,643 * \omega_9 + 0,580 * \omega_{10} \\ -0,006 = 0,044 * \omega_0 + 0,182 * \omega_1 + 0,286 * \omega_2 + 0,389 * \omega_3 + 0,482 * \omega_4 + 0,580 * \omega_5 + 0,643 * \omega_6 + 0,689 * \omega_7 + 1 * \omega_8 + 0,689 * \omega_9 + 0,643 * \omega_{10} \\ -0,018 = (-0,130) * \omega_0 + 0,044 * \omega_1 + 0,182 * \omega_2 + 0,286 * \omega_3 + 0,389 * \omega_4 + 0,482 * \omega_5 + 0,580 * \omega_6 + 0,643 * \omega_7 + 0,689 * \omega_8 + 1 * \omega_9 + 0,689 * \omega_{10} \\ -0,023 = (-0,290) * \omega_0 + (-0,130) * \omega_1 + 0,044 * \omega_2 + 0,182 * \omega_3 + 0,286 * \omega_4 + 0,389 * \omega_5 + 0,482 * \omega_6 + 0,580 * \omega_7 + 0,643 * \omega_8 + 0,689 * \omega_9 + 1 * \omega_{10} \end{array} \right.$$

Система рівнянь для отримання значень імпульсної перехідної функції для У1 – Валовий регіональний продукт та Х3 – Витрати на оплату праці на підприємствах (Київська область):

$$\left\{ \begin{array}{l} 0,685 = 1 * \omega_0 + 0,790 * \omega_1 + 0,665 * \omega_2 + 0,505 * \omega_3 + 0,350 * \omega_4 + 0,289 * \omega_5 + 0,131 * \omega_6 + 0,024 * \omega_7 + 0,131 * \omega_8 + 0,221 * \omega_9 + 0,298 * \omega_{10} \\ 0,394 = 0,790 * \omega_0 + 1 * \omega_1 + 0,790 * \omega_2 + 0,665 * \omega_3 + 0,505 * \omega_4 + 0,350 * \omega_5 + 0,289 * \omega_6 + 0,131 * \omega_7 + 0,024 * \omega_8 + 0,131 * \omega_9 + 0,221 * \omega_{10} \\ 0,330 = 0,665 * \omega_0 + 0,790 * \omega_1 + 1 * \omega_2 + 0,790 * \omega_3 + 0,665 * \omega_4 + 0,505 * \omega_5 + 0,350 * \omega_6 + 0,289 * \omega_7 + 0,131 * \omega_8 + 0,024 * \omega_9 + 0,131 * \omega_{10} \\ 0,276 = 0,505 * \omega_0 + 0,665 * \omega_1 + 0,790 * \omega_2 + 1 * \omega_3 + 0,790 * \omega_4 + 0,665 * \omega_5 + 0,505 * \omega_6 + 0,350 * \omega_7 + 0,289 * \omega_8 + 0,131 * \omega_9 + 0,024 * \omega_{10} \\ 0,251 = 0,350 * \omega_0 + 0,505 * \omega_1 + 0,665 * \omega_2 + 0,790 * \omega_3 + 1 * \omega_4 + 0,790 * \omega_5 + 0,665 * \omega_6 + 0,505 * \omega_7 + 0,350 * \omega_8 + 0,289 * \omega_9 + 0,131 * \omega_{10} \\ 0,229 = 0,289 * \omega_0 + 0,350 * \omega_1 + 0,505 * \omega_2 + 0,665 * \omega_3 + 0,790 * \omega_4 + 1 * \omega_5 + 0,790 * \omega_6 + 0,665 * \omega_7 + 0,505 * \omega_8 + 0,350 * \omega_9 + 0,289 * \omega_{10} \\ 0,076 = 0,131 * \omega_0 + 0,289 * \omega_1 + 0,350 * \omega_2 + 0,505 * \omega_3 + 0,665 * \omega_4 + 0,790 * \omega_5 + 1 * \omega_6 + 0,790 * \omega_7 + 0,665 * \omega_8 + 0,505 * \omega_9 + 0,350 * \omega_{10} \\ -0,023 = 0,024 * \omega_0 + 0,131 * \omega_1 + 0,289 * \omega_2 + 0,350 * \omega_3 + 0,505 * \omega_4 + 0,665 * \omega_5 + 0,790 * \omega_6 + 1 * \omega_7 + 0,790 * \omega_8 + 0,665 * \omega_9 + 0,505 * \omega_{10} \\ -0,286 = (-0,131) * \omega_0 + 0,024 * \omega_1 + 0,131 * \omega_2 + 0,289 * \omega_3 + 0,350 * \omega_4 + 0,505 * \omega_5 + 0,665 * \omega_6 + 0,790 * \omega_7 + 1 * \omega_8 + 0,790 * \omega_9 + 0,665 * \omega_{10} \\ -0,362 = (-0,221) * \omega_0 + (-0,131) * \omega_1 + 0,024 * \omega_2 + 0,131 * \omega_3 + 0,289 * \omega_4 + 0,350 * \omega_5 + 0,505 * \omega_6 + 0,665 * \omega_7 + 0,790 * \omega_8 + 1 * \omega_9 + 0,790 * \omega_{10} \\ -0,024 = (-0,298) * \omega_0 + (-0,221) * \omega_1 + (-0,131) * \omega_2 + 0,024 * \omega_3 + 0,131 * \omega_4 + 0,289 * \omega_5 + 0,350 * \omega_6 + 0,505 * \omega_7 + 0,665 * \omega_8 + 0,790 * \omega_9 + 1 * \omega_{10} \end{array} \right.$$

Система рівнянь для отримання значень імпульсної перехідної функції для У1 – Валовий регіональний продукт та Х6 – Доходи населення (Дніпропетровська область):

$$\left\{ \begin{array}{l} 0,914 = 1 * \omega_0 + 0,777 * \omega_1 + 0,606 * \omega_2 + 0,462 * \omega_3 + 0,319 * \omega_4 + 0,208 * \omega_5 + 0,141 * \omega_6 + 0,077 * \omega_7 + 0,013 * \omega_8 + (-0,037) * \omega_9 + (-0,054) * \omega_{10} \\ 0,401 = 0,777 * \omega_0 + 1 * \omega_1 + 0,777 * \omega_2 + 0,606 * \omega_3 + 0,462 * \omega_4 + 0,319 * \omega_5 + 0,208 * \omega_6 + 0,141 * \omega_7 + 0,077 * \omega_8 + 0,013 * \omega_9 + (-0,037) * \omega_{10} \\ 0,428 = 0,606 * \omega_0 + 0,777 * \omega_1 + 1 * \omega_2 + 0,777 * \omega_3 + 0,606 * \omega_4 + 0,462 * \omega_5 + 0,319 * \omega_6 + 0,208 * \omega_7 + 0,141 * \omega_8 + 0,077 * \omega_9 + 0,013 * \omega_{10} \\ 0,417 = 0,462 * \omega_0 + 0,606 * \omega_1 + 0,777 * \omega_2 + 1 * \omega_3 + 0,777 * \omega_4 + 0,606 * \omega_5 + 0,462 * \omega_6 + 0,319 * \omega_7 + 0,208 * \omega_8 + 0,141 * \omega_9 + 0,077 * \omega_{10} \\ 0,414 = 0,319 * \omega_0 + 0,462 * \omega_1 + 0,606 * \omega_2 + 0,777 * \omega_3 + 1 * \omega_4 + 0,777 * \omega_5 + 0,606 * \omega_6 + 0,462 * \omega_7 + 0,319 * \omega_8 + 0,208 * \omega_9 + 0,141 * \omega_{10} \\ 0,044 = 0,208 * \omega_0 + 0,319 * \omega_1 + 0,462 * \omega_2 + 0,606 * \omega_3 + 0,777 * \omega_4 + 1 * \omega_5 + 0,777 * \omega_6 + 0,606 * \omega_7 + 0,462 * \omega_8 + 0,319 * \omega_9 + 0,208 * \omega_{10} \\ 0,015 = 0,141 * \omega_0 + 0,208 * \omega_1 + 0,319 * \omega_2 + 0,462 * \omega_3 + 0,606 * \omega_4 + 0,777 * \omega_5 + 1 * \omega_6 + 0,777 * \omega_7 + 0,606 * \omega_8 + 0,462 * \omega_9 + 0,319 * \omega_{10} \\ -0,015 = 0,077 * \omega_0 + 0,141 * \omega_1 + 0,208 * \omega_2 + 0,319 * \omega_3 + 0,462 * \omega_4 + 0,606 * \omega_5 + 0,777 * \omega_6 + 1 * \omega_7 + 0,777 * \omega_8 + 0,606 * \omega_9 + 0,462 * \omega_{10} \\ -0,090 = 0,013 * \omega_0 + 0,077 * \omega_1 + 0,141 * \omega_2 + 0,208 * \omega_3 + 0,319 * \omega_4 + 0,462 * \omega_5 + 0,606 * \omega_6 + 0,777 * \omega_7 + 1 * \omega_8 + 0,777 * \omega_9 + 0,606 * \omega_{10} \\ -0,161 = (-0,037) * \omega_0 + 0,013 * \omega_1 + 0,077 * \omega_2 + 0,141 * \omega_3 + 0,208 * \omega_4 + 0,319 * \omega_5 + 0,462 * \omega_6 + 0,606 * \omega_7 + 0,777 * \omega_8 + 1 * \omega_9 + 0,777 * \omega_{10} \\ -0,201 = (-0,054) * \omega_0 + (-0,037) * \omega_1 + 0,013 * \omega_2 + 0,077 * \omega_3 + 0,141 * \omega_4 + 0,208 * \omega_5 + 0,319 * \omega_6 + 0,462 * \omega_7 + 0,606 * \omega_8 + 0,777 * \omega_9 + 1 * \omega_{10} \end{array} \right.$$

Система рівнянь для отримання значень імпульсної перехідної функції для У1 – Валовий регіональний продукт та Х2 – Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання (Дніпропетровська область):

$$\left\{ \begin{array}{l} 0,877 = 1 * \omega_0 + 0,780 * \omega_1 + 0,576 * \omega_2 + 0,374 * \omega_3 + 0,222 * \omega_4 + 0,115 * \omega_5 + 0,039 * \omega_6 + (-0,058) * \omega_7 + (-0,132) * \omega_8 + (-0,171) * \omega_9 + (-0,166) * \omega_{10} \\ 0,382 = 0,780 * \omega_0 + 1 * \omega_1 + 0,780 * \omega_2 + 0,576 * \omega_3 + 0,374 * \omega_4 + 0,222 * \omega_5 + 0,115 * \omega_6 + 0,039 * \omega_7 + (-0,058) * \omega_8 + (-0,132) * \omega_9 + (-0,171) * \omega_{10} \\ 0,419 = 0,576 * \omega_0 + 0,780 * \omega_1 + 1 * \omega_2 + 0,780 * \omega_3 + 0,576 * \omega_4 + 0,374 * \omega_5 + 0,222 * \omega_6 + 0,115 * \omega_7 + 0,039 * \omega_8 + (-0,058) * \omega_9 + (-0,132) * \omega_{10} \\ 0,435 = 0,374 * \omega_0 + 0,576 * \omega_1 + 0,780 * \omega_2 + 1 * \omega_3 + 0,780 * \omega_4 + 0,576 * \omega_5 + 0,374 * \omega_6 + 0,222 * \omega_7 + 0,115 * \omega_8 + 0,039 * \omega_9 + (-0,058) * \omega_{10} \\ 0,450 = 0,222 * \omega_0 + 0,374 * \omega_1 + 0,576 * \omega_2 + 0,780 * \omega_3 + 1 * \omega_4 + 0,780 * \omega_5 + 0,576 * \omega_6 + 0,374 * \omega_7 + 0,222 * \omega_8 + 0,115 * \omega_9 + 0,039 * \omega_{10} \\ 0,016 = 0,115 * \omega_0 + 0,222 * \omega_1 + 0,374 * \omega_2 + 0,576 * \omega_3 + 0,780 * \omega_4 + 1 * \omega_5 + 0,780 * \omega_6 + 0,576 * \omega_7 + 0,374 * \omega_8 + 0,222 * \omega_9 + 0,115 * \omega_{10} \\ 0,005 = 0,039 * \omega_0 + 0,115 * \omega_1 + 0,222 * \omega_2 + 0,374 * \omega_3 + 0,576 * \omega_4 + 0,780 * \omega_5 + 1 * \omega_6 + 0,780 * \omega_7 + 0,576 * \omega_8 + 0,374 * \omega_9 + 0,222 * \omega_{10} \\ -0,015 = (-0,058) * \omega_0 + 0,039 * \omega_1 + 0,115 * \omega_2 + 0,222 * \omega_3 + 0,374 * \omega_4 + 0,576 * \omega_5 + 0,780 * \omega_6 + 1 * \omega_7 + 0,780 * \omega_8 + 0,576 * \omega_9 + 0,374 * \omega_{10} \\ -0,064 = (-0,132) * \omega_0 + (-0,058) * \omega_1 + 0,039 * \omega_2 + 0,115 * \omega_3 + 0,222 * \omega_4 + 0,374 * \omega_5 + 0,576 * \omega_6 + 0,780 * \omega_7 + 1 * \omega_8 + 0,780 * \omega_9 + 0,576 * \omega_{10} \\ -0,115 = (-0,171) * \omega_0 + (-0,132) * \omega_1 + (-0,058) * \omega_2 + 0,039 * \omega_3 + 0,115 * \omega_4 + 0,222 * \omega_5 + 0,374 * \omega_6 + 0,576 * \omega_7 + 0,780 * \omega_8 + 1 * \omega_9 + 0,780 * \omega_{10} \\ -0,096 = (-0,166) * \omega_0 + (-0,171) * \omega_1 + (-0,132) * \omega_2 + (-0,058) * \omega_3 + 0,039 * \omega_4 + 0,115 * \omega_5 + 0,222 * \omega_6 + 0,374 * \omega_7 + 0,576 * \omega_8 + 0,780 * \omega_9 + 1 * \omega_{10} \end{array} \right.$$

Система рівнянь для отримання значень імпульсної перехідної функції для У1 – Валовий регіональний продукт та Х5 – Середня заробітна плата за регіонами (Дніпропетровська область):

$$\left\{ \begin{array}{l} 0,747 = 1 * \omega_0 + 0,729 * \omega_1 + 0,651 * \omega_2 + 0,515 * \omega_3 + 0,380 * \omega_4 + 0,368 * \omega_5 + 0,247 * \omega_6 + 0,110 * \omega_7 + (-0,014) * \omega_8 + (-0,192) * \omega_9 + (-0,333) * \omega_{10} \\ 0,273 = 0,729 * \omega_0 + 1 * \omega_1 + 0,729 * \omega_2 + 0,651 * \omega_3 + 0,515 * \omega_4 + 0,380 * \omega_5 + 0,368 * \omega_6 + 0,247 * \omega_7 + 0,110 * \omega_8 + (-0,014) * \omega_9 + (-0,192) * \omega_{10} \\ 0,346 = 0,651 * \omega_0 + 0,729 * \omega_1 + 1 * \omega_2 + 0,729 * \omega_3 + 0,651 * \omega_4 + 0,515 * \omega_5 + 0,380 * \omega_6 + 0,368 * \omega_7 + 0,247 * \omega_8 + 0,110 * \omega_9 + (-0,014) * \omega_{10} \\ 0,292 = 0,515 * \omega_0 + 0,651 * \omega_1 + 0,729 * \omega_2 + 1 * \omega_3 + 0,729 * \omega_4 + 0,651 * \omega_5 + 0,515 * \omega_6 + 0,380 * \omega_7 + 0,368 * \omega_8 + 0,247 * \omega_9 + 0,110 * \omega_{10} \\ 0,402 = 0,380 * \omega_0 + 0,515 * \omega_1 + 0,651 * \omega_2 + 0,729 * \omega_3 + 1 * \omega_4 + 0,729 * \omega_5 + 0,651 * \omega_6 + 0,515 * \omega_7 + 0,380 * \omega_8 + 0,368 * \omega_9 + 0,247 * \omega_{10} \\ 0,416 = 0,368 * \omega_0 + 0,380 * \omega_1 + 0,515 * \omega_2 + 0,651 * \omega_3 + 0,729 * \omega_4 + 1 * \omega_5 + 0,729 * \omega_6 + 0,651 * \omega_7 + 0,515 * \omega_8 + 0,380 * \omega_9 + 0,368 * \omega_{10} \\ 0,400 = 0,247 * \omega_0 + 0,368 * \omega_1 + 0,380 * \omega_2 + 0,515 * \omega_3 + 0,651 * \omega_4 + 0,729 * \omega_5 + 1 * \omega_6 + 0,729 * \omega_7 + 0,651 * \omega_8 + 0,515 * \omega_9 + 0,380 * \omega_{10} \\ 0,252 = 0,110 * \omega_0 + 0,247 * \omega_1 + 0,368 * \omega_2 + 0,380 * \omega_3 + 0,515 * \omega_4 + 0,651 * \omega_5 + 0,729 * \omega_6 + 1 * \omega_7 + 0,729 * \omega_8 + 0,651 * \omega_9 + 0,515 * \omega_{10} \\ 0,207 = (-0,014) * \omega_0 + 0,110 * \omega_1 + 0,247 * \omega_2 + 0,368 * \omega_3 + 0,380 * \omega_4 + 0,515 * \omega_5 + 0,651 * \omega_6 + 0,729 * \omega_7 + 1 * \omega_8 + 0,729 * \omega_9 + 0,651 * \omega_{10} \\ 0,122 = (-0,192) * \omega_0 + (-0,014) * \omega_1 + 0,110 * \omega_2 + 0,247 * \omega_3 + 0,368 * \omega_4 + 0,380 * \omega_5 + 0,515 * \omega_6 + 0,651 * \omega_7 + 0,729 * \omega_8 + 1 * \omega_9 + 0,729 * \omega_{10} \\ 0,299 = (-0,333) * \omega_0 + (-0,192) * \omega_1 + (-0,014) * \omega_2 + 0,110 * \omega_3 + 0,247 * \omega_4 + 0,368 * \omega_5 + 0,380 * \omega_6 + 0,515 * \omega_7 + 0,651 * \omega_8 + 0,729 * \omega_9 + 1 * \omega_{10} \end{array} \right.$$

Аналогічним чином було отримано по 24 системи рівнянь для кожного з досліджуваних регіонів (по 3 найвпливовіших Х для кожного з У). Після

побудови імпульсно-перехідної та перехідної функції було визначено загальний вид диференційного рівняння для кожної пари показників та обчислено їх коефіцієнти.

Для знаходження коефіцієнтів та точного вигляду диференційного рівняння використовується три допоміжні величини F_1 ; F_2 ; F_3 , які зв'язані з коефіцієнтами диференційного рівняння наступними залежностями [1].

$$\left\{ \begin{array}{l} a_1 = b_1 + F_1 \\ a_2 = b_2 + F_2 + F_1 * b_1 \\ a_3 = b_3 + F_3 + b_2 * F_1 + F_2 * b_1 \end{array} \right\} \quad (3.2)$$

При цьому існують наступні правила, які задають вигляд диференційного рівняння в залежності від значення F_1 ; F_2 ; F_3 [3]:

1. Якщо $F_3 < 0$ то процес описується диференціальним рівнянням другого порядку з першим коефіцієнтом перетворення і виходом першого порядку:

$$a_2 \frac{d^2 y}{dt^2} + a_1 \frac{dy}{dt} + y = b_1 \frac{dx}{dt} + b_0 x \quad (3.3)$$

2. Якщо $F_2 > F_3$ то процес описується диференціальним рівнянням другого порядку з першим перетворенням і простим ходом:

$$a_2 \frac{d^2 y}{dt^2} + a_1 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x \quad (3.4)$$

3. Якщо $F_1 < F_2 F_3$ то процес описується диференціальним рівнянням третього порядку з першим перетворенням і простим ходом:

$$a_3 \frac{d^3 y}{dt^3} + a_2 \frac{d^2 y}{dt^2} + a_1 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x \quad (3.5)$$

Тобто, для всіх трьох випадків: $a_0 = 1$; $b_0 = \frac{\Delta y}{\Delta x}$; $\Delta y = y_{max} - y_{min}$; $\Delta x = x_{max} - x_{min}$

Для знаходження умов F використовуються наступні формули:

$$F_1 = \Delta t * (\sum_{i=1}^n (1 - x_i') - 0.5 * (1 - x_1')) \quad (3.6)$$

де x_i' – безмірне значення перехідної функції.

Δt – початковий крок перетворення при розрахунку коефіцієнтів кореляції.

$$F_2 = F_1^2 * \Delta Q (\sum_{i=1}^n (1 - x_i') * (1 - Q_i) - 0.5(1 - x_1')) \quad (3.7)$$

$$\text{де } Q_i = \frac{t}{F_{1-n}}$$

$$F_3 = F_1^3 * \Delta Q(\sum_{i=1}^n (1 - x_i') * (1 - 2Q + \frac{Q^2}{2}) - 0.5(1 - x_1')) \quad (3.8)$$

У табл. 3.1. наведено отримані моделі перехідних процесів (за окремими регіонами).

Таблиця 3.1 – Моделі перехідних процесів за окремими регіонами (складено та розраховано автором)

Залежність між показниками	Диференціальне рівняння
м. Київ	
Y1X2	$34,28 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 20,91 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,88 \frac{dy}{dt} + y = 270,06x$
Y1X3	$61,92 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 28,84 \frac{d^2 y}{dt^2} + 7,89 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x$
Y1X5	$61,92 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 28,84 \frac{d^2 y}{dt^2} + 7,89 \frac{dy}{dt} + y = 822,53x$
Y2X4	$63,70 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 28,82 \frac{d^2 y}{dt^2} + 7,85 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x$
Y2X1	$30,09 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 18,88 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,53 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x$
Y2X6	$33,35 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 20,67 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,85 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x$
Y3X5	$33,75 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 20,47 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,79 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x$
Y3X3	$30,36 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 19,65 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,70 \frac{dy}{dt} + y = 740,85x$
Y3X1	$23,01 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 17,08 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,32 \frac{dy}{dt} + y = 537,04x$
Y4X4	$23,45 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 17,61 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,44 \frac{dy}{dt} + y = 1796,74x$
Y4X3	$25,29 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 18,12 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,50 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x$
Y4X6	$18,36 * \frac{d^3 y}{dt^3} + 51,31 \frac{d^2 y}{dt^2} + 6,06 \frac{dy}{dt} + y = b_0 x$
Дніпропетровська область	
Y1X6	$7,05 * \frac{d^2 y}{dt^2} + 4,61 * \frac{dy}{dt} + y = 0,01x$
Y1X2	$5,07 * \frac{d^2 y}{dt^2} + 3,81 * \frac{dy}{dt} + y = 0,32x$
Y1X5	$7,05 * \frac{d^2 y}{dt^2} + 4,61 * \frac{dy}{dt} + y = 74,5x$
Y2X3	$9,56 * \frac{d^2 y}{dt^2} + 5,04 * \frac{dy}{dt} + y = 7,21x$

Залежність між показниками	Диференційне рівняння
У2Х1	$11,57 * \frac{d^2y}{dt^2} + 5,53 * \frac{dy}{dt} + y = 0,11x$
У2Х4	$2,53 \frac{d^2t}{dt^2} + 3,29 \frac{dy}{dt} + y = 1,02x$
У3Х6	$3,92 \frac{d^2t}{dt^2} + 3,99 \frac{dy}{dt} + y = 0,07x$
У3Х4	$8,28 \frac{d^2t}{dt^2} + 4,64 \frac{dy}{dt} + y = 15,51x$
У3Х5	$6,34 \frac{d^2t}{dt^2} + 11,25 \frac{dy}{dt} + y = 10,07x$

Аналогічним чином отримано диференційні рівняння для моделей по іншим вихідним змінним У для трьох обраних найвпливовіших Х для всіх досліджуваних регіонів (двадцять чотири області та м Київ). Загалом отримано 600 диференційних рівнянь по усім побудованим моделям.

Надалі було отримано передаточні функції та побудовано АФЧХ для кожної з моделей.

Для отримання передаточної функції, диференційне рівняння записується по Лапласу та виділяється відношення його виходу та входу [3]:

$$a_3 \frac{d^3y}{dt^3} + a_2 \frac{d^2y}{dt^2} + a_1 \frac{dy}{dt} + a_0 y = bx \quad (3.9)$$

$$a_3 p^3 y + a_2 p^2 y + a_1 p y + a_0 y = bx \quad (3.10)$$

$$\omega(p) \frac{y}{x} = \frac{bx}{a_3 p^3 + a_2 p^2 + a_1 p + a_0} \quad (3.11)$$

На прикладі однієї з отриманих моделей У2Х4 для Дніпропетровської області ці перетворення матимуть вигляд:

$$\begin{aligned}
 &2,53 \frac{d^2t}{dt^2} + 3,29 \frac{dy}{dt} + y = 1,02x; \frac{d}{dt} \rightarrow p; \\
 &2,53p^2 + 3,29py + y = 1,02x \\
 &y(2,53p^2 + 3,29p + 1) = 1,02x \\
 &w(p) = \frac{1,02}{2,53p^2 + 3,29p + 1} \quad (3.12) \\
 &p \rightarrow jw; \\
 &w(jw) = \frac{1,02}{2,53j^2 w^2 + 3,29jw + 1} = \frac{1,02}{-2,53w^2 + 3,29jw + 1} =
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
&= \frac{1.02 * (3,29jw - (1 - 2,53w^2))}{3,29jw + (1 - 2,53w^2)} = \frac{1.02 * (3,29jw - (1 - 2,53w^2))}{(3,29jw)^2 - (1 - 2,53w^2)^2} = \\
&= \frac{3,36jw - 1.02 + 2,58w^2}{-10,82w^2 - 1 + 5,06w^2 - 6,40w^4} = \frac{j(3,36w - 1.02 + 2,58w^2)}{-6,40w^4 - 5,76w^2 - 1} = \\
&= \frac{j(2,58w^2 + 3,36w) - 1.02}{-6,40w^4 - 5,76w^2 - 1}
\end{aligned}$$

Дійсна частина для показнику АФЧХ моделі У2Х4 для Дніпропетровської області буде мати наступний вигляд:

$$P = \frac{-1.02}{-6,40w^4 - 5,76w^2 - 1} \quad (3.13)$$

Уявна частина для показнику АФЧХ моделі У2 – Фінансові результати до оподаткування підприємств за регіонами, млн. грн. та Х4 – Капітальні інвестиції за регіонами, млн. грн. для Дніпропетровської області для наведених показників має вигляд:

$$Q = \frac{2,58w^2 + 3,36w}{-6,40w^4 - 5,76w^2 - 1} \quad (3.14)$$

Графік АФЧХ за отриманими рівняннями наведено на рис. 3.1

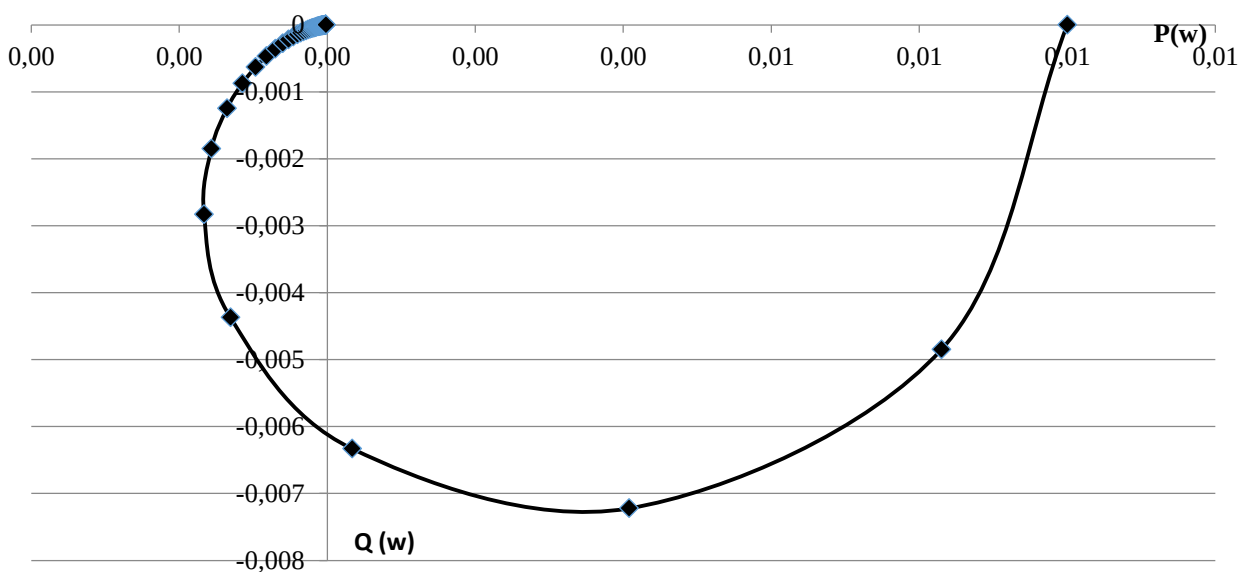


Рисунок 3.1 – Амплітудно-фазова частотна характеристика для моделі У2Х4, Дніпропетровська область (розраховано та побудовано автором)

Надалі було виконано дослідження усіх отриманих моделей за допомогою інструментарію моделювання перехідних процесів у MathLab, зокрема отримано імпульсні та перехідні характеристики для усіх моделей.

Порівняльний аналіз отриманих АФЧХ дозволив з'ясувати, що стосовно показника У1 – Валовий регіональний продукт, млн. грн. найбільш сталі процеси у часі відбуваються у м. Київ та областях Київській, Дніпропетровській, Харківській та Одеській. Стосовно показника У2 – Фінансові результати до оподаткування підприємств за регіонами, млн. грн. найбільш сталі процеси у часі відбуваються у м. Київ та областях Київській, Харківській та Львівській. Стосовно показника У3 – Чистий прибуток (збиток) підприємств за регіонами, млн. грн. найбільш сталі процеси у часі відбуваються у областях Київській, Харківській та Запорізькій.

Аналогічний аналіз проведено за іншими п'ятьма досліджуваними показниками. Приклад динамічних характеристик, отриманих у MathLab для моделі У2Х4 (Дніпропетровська область) наведено на рис. 3.2.

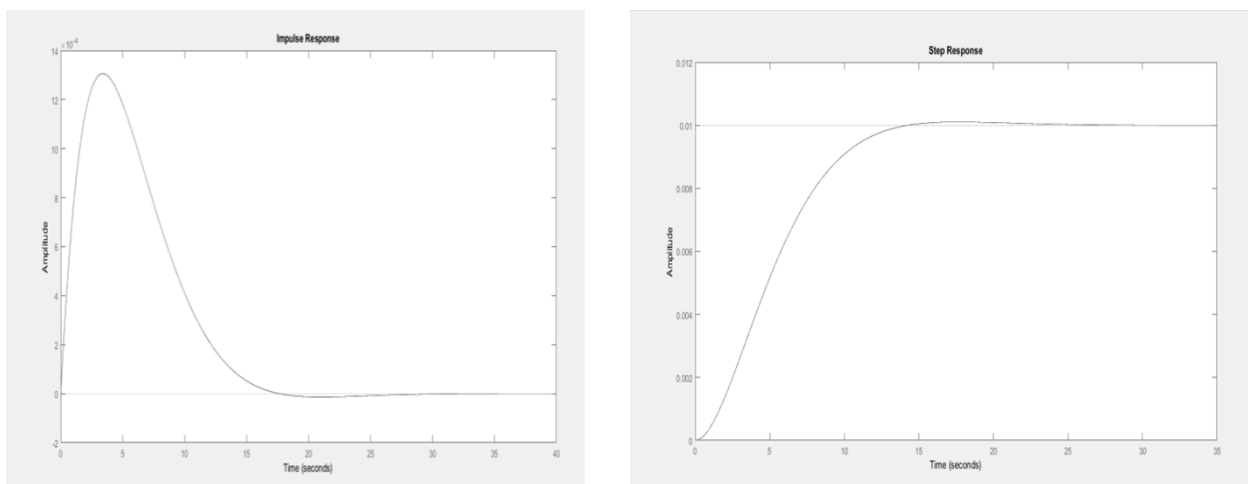


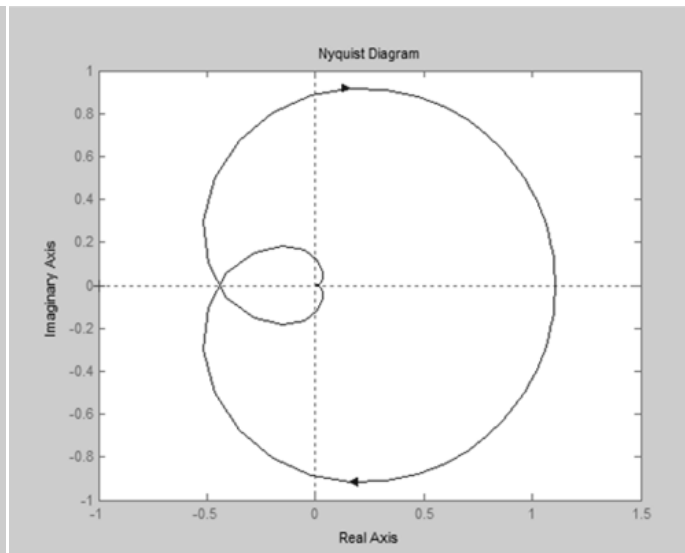
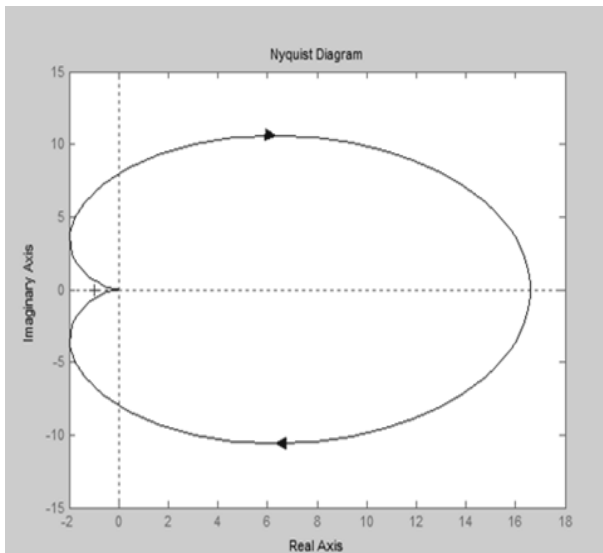
Рисунок 3.2 – Імпульсна та перехідна характеристика для моделі У2Х4 (Дніпропетровська область), отримані за допомогою MathLab (розраховано та побудовано автором).

У завершення застосування методології моделювання перехідних процесів для аналізу показників розвитку регіонів України було виконано аналіз стійкості усіх отриманих моделей за допомогою MathLab та побудови годографів стійкості Найквіста для закритих та відкритих систем. На рис. 3.3 – 3.5 наведено годографи для закритих та відкритих систем для моделей:

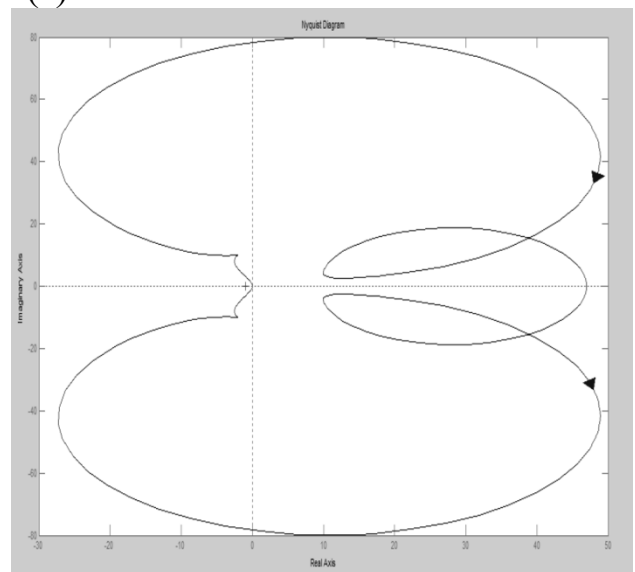
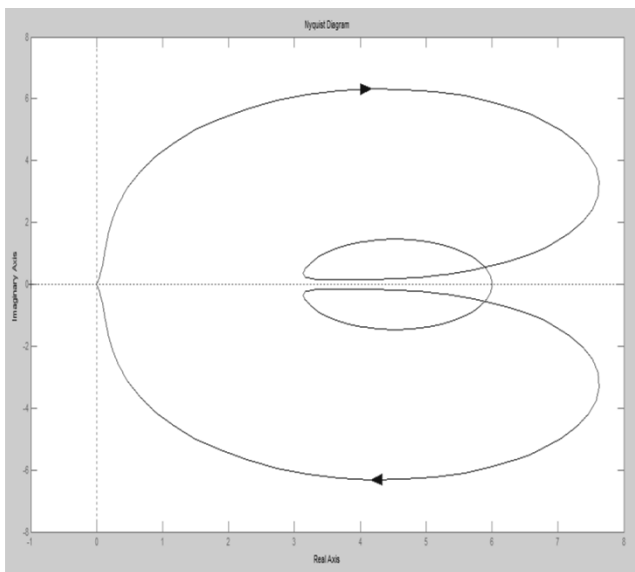
У1 – Валовий регіональний продукт та Х2 – Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання (м. Київ).

У1 – Валовий регіональний продукт та Х3 – Витрати на оплату праці (м. Київ).

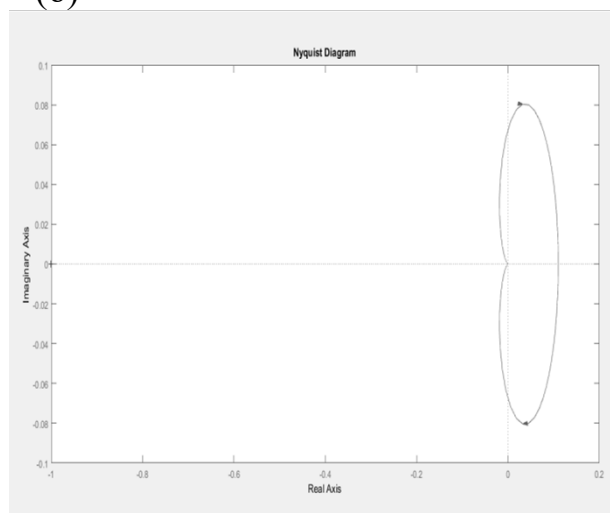
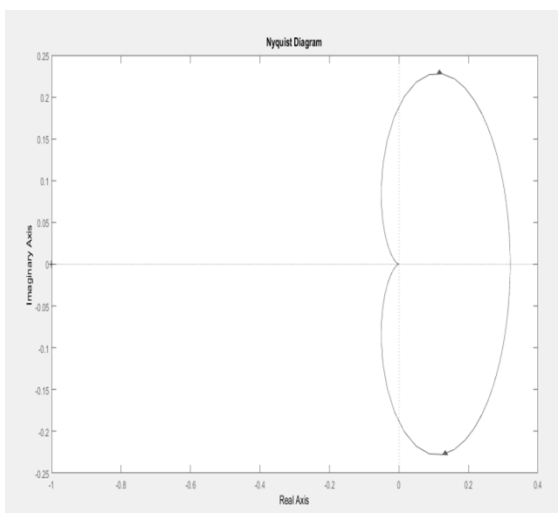
У1 – Валовий регіональний продукт та Х6 – Доходи населення (Дніпропетровська область).



(a)



(б)



(в)

Рисунок 3.3 – Годограф стійкості Найквіста для показників: (а) У1Х2 (м. Київ), (б) У1Х3 (м. Київ), (в) У1Х6 (Дніпропетровська область), побудований за допомогою MathLab (розраховано та побудовано автором).

З побудованих годографів видно, що всі наведені як приклад моделі є стійкими, тобто усі наведені годографи пройшли повз, але не охопили точку (-1:0), що вказує на стійкість системи як при відкритому так і при закритому типах управління. Ці системи (У1Х2, У1Х3 – для м. Київ та У1Х6 для Дніпропетровської області) є стійкими до зовнішніх подразників і їм притаманне самовирівнювання, тобто при виникненні випадкових збурень, наприклад, при зростанні ризику чи інфляції, досліджувані показники розвитку регіонів України з часом будуть повертатися до своїх стабільних значень.

Аналогічний висновок можна зробити по моделям У1Х5, У2Х4, У3Х1, У4Х6, У6Х2, У7Х5, У8Х2 для Київської області; по моделям У1Х2, У2Х3, У3Х1, У5Х1, У6Х3, У8Х6 для Харківської області; по моделям У1Х6, У2Х5, У4Х6, У6Х1, У7Х2 для Дніпропетровської області; по моделям У1Х2, У2Х1, У5Х5, У6Х3, У8Х3 для Одеської області; по моделям У2Х4, У3Х5, У4Х1, У5Х3, У8Х1 для Львівської області та інші. Для Миколаївської, Запорізької, Полтавської, Кіровоградської, Черкаської, Херсонської, Рівненської та Вінницьких областей всі моделі є сталими при відкритому типі управління і лише частина – при закритому. Для Тернопільської, Волинської, Хмельницької, Чернівецької, Чернігівська, Житомирської, Івано-Франківської та Сумської областей більшість моделей є сталими при відкритому типі управління і лише кілька з них – при закритому. Найбільш несталі моделі розвитку регіону наявні по показниках Закарпатської, Донецької та Луганської областей.

Отже, було застосовано методологію моделювання перехідних процесів для аналізу показників розвитку регіонів України. Зокрема, змодельовано зміни показників У1 – Валовий регіональний продукт, млн. грн.; У2 – Фінансові результати до оподаткування підприємств за регіонами, млн. грн.; У3 – Чистий прибуток (збиток) підприємств за регіонами, млн. грн.; У4 – Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за регіонами, млн. грн.; У5 – Індекси споживчих цін за регіонами; У6 – Обсяг реалізованої промислової продукції по регіонах, млн. грн.; У7 – Обсяг виробленої будівельної продукції по регіонах, млн. грн.; У8 – Регіональні обсяги зовнішньої торгівлі товарами, млн. грн. в залежності від розглянутих вхідних змінних за допомогою отриманих диференційних рівнянь.

Для кожної з моделей отримано основні динамічні характеристики та за допомогою MathLab виконано аналіз стійкості досліджуваних економічних процесів і зроблено порівняльний аналіз отриманих результатів в розрізі регіонів України.

Список літератури

1. Марюта А.Н., Смирнов С.А., Добровольский А.А. Случайные процессы и управление в производственно-экономических системах. Д.: Наука и образование, 2003. 223с.
2. Марюта А.Н., Бойцун Н.Е. Статистические Методы и модели в экономике.Д.: Пороги, 2002. 383с.

3. Марюта А.Н., Бойцун Н.Е. Экономико-математическое моделирование и оптимизация управления организацией. Д.: Издательство ДНУ, 2001. 536с.
4. Згуровский М. З. Системный анализ : проблемы, методология, приложения. К. : Наукова думка, 2005. 744 с.
5. Максишко Н. К. Моделювання економіки методами дискретної нелінійної динаміки. Запоріжжя : Поліграф, 2009. 416 с.
6. Економіко-математичне моделювання : навч. посіб. / За заг. ред. В. В. Вітлінського. К. : КНЕУ, 2008. 536 с.
7. Лысенко Ю. Г. Экономика и кибернетика предприятия : современные инструменты управления. Донецк : ООО «Юго-Восток, Лтд», 2006. 356 с.
8. Державна служба статистики України. URL: ukrstat.gov.ua (дата звернення: 15.04.2019).
9. Імпульсна перехідна функція URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/> (дата звернення: 15.04.2019).
10. Побудова динамічних характеристик URL: <http://helpiks.org/1-16122.html> (дата звернення: 15.04.2019).

РОЗДІЛ 4. СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ⁴

Людство у ході світової еволюції у більшій мірі надавало перевагу матеріальній основі життя, враховувало природні фактори у більшій мірі у прагматичних цілях. Дослідження фундаментальних основ науково-технічного прогресу, його ідеалістичних начал, свідомості та людського розуму, як рушійної сили розвитку, мали місце в окремі історичні епохи, але характеризувалися фрагментарністю своїх проявів.

У результаті людство зіткнулося з проблемою нестачі природних ресурсів, яка супроводжується проблемою забруднення навколишнього природного середовища, що набуло глобального характеру і містить у собі загрози планетарного масштабу.

З огляду на реалії суспільного розвитку на сучасному його етапі (катастрофічна обмеженість ресурсів, глобальні проблеми людства, масштабне забруднення навколишнього природного середовища, світоглядна криза суспільства) можна стверджувати про симптоми виродження суспільного розвитку. Виходить, що суспільство своєю діяльністю унеможливорює власний розвиток у майбутньому. Безперечно, за цих умов необхідною є зміна парадигми суспільного розвитку, головною метою якого має стати досягнення планомірного когерентного соціо-природного розвитку. Подібний розвиток забезпечить перерозподіл природних благ, умов та можливостей з урахуванням життя наступних поколінь. В основі такого розвитку суспільства лежать ідеї справедливості та гуманізму.

Визначені проблеми світового розвитку ставлять під загрозу подальше існування людства. Важливими є системні дослідження законів і глибинних, фундаментальних основ розвитку, формування нової парадигми та дієвої основи розповсюдження керівних ідей на усіх рівнях управління. Метою людства у сучасних умовах є досягнення основ довгострокового усталеного еколого-економічного розвитку та управління закономірностями розширеного відтворення для забезпечення повноцінного життя теперішніх і майбутніх поколінь.

Нову парадигму розвитку необхідно формувати з урахуванням синергетичних засад в умовах великої кількості та різноманітності суспільних відносин, багатофакторності та багатокритеріальності розвитку, а також ймовірного характеру прийнятих рішень щодо розвитку економічних систем різних рівнів.

У сучасних умовах синергетика стає інструментом осмислення людством результатів своєї діяльності у рамках нової наукової картини світу – універсального (глобального) еволюціонізму.

Діалектика, як загальна теорія розвитку та мислення, на нашу думку, характеризує фундаментальні основи розвитку соціально-економічних систем.

⁴ В.В. Мартинець, к.е.н., ст. викладач кафедри управління; Т.В. Бондар, к.е.н., ст. викладач кафедри управління, Сумський державний університет

Єдність системних елементів, поява протиріччя між ними, наступний їх синтез та перехід у якісно новий стан всієї системи забезпечують саморозвиток регіональної соціально-економічної системи у категоріях буття – часу та простору. Діалектика є загальною методологією розвитку, що є основою застосування синергетичних принципів системного розвитку регіону.

Методологічною основою дослідження є концепції глобального еволюціонізму, синергетичного розвитку та системний аналіз. У процесі дослідження також були використані методи синтезу, аналогії та абстракції, застосовано глобальний науковий підхід, а також окремі положення теорії синергетики та конкуренції.

Для зняття видимості соціально-економічного розвитку та забезпечення надійного його базису необхідно на основі системного підходу представити наукову картину світу. Після цього важливою концептуальною задачею постає зміна парадигми суспільного розвитку. У цьому контексті формується нове інформаційне поле розвитку. Дослідження цього поля дозволяє виявити траєкторію довгострокового розвитку та його базові передумови. Реалізація потенціалу територіальних систем, зокрема, регіональних соціально-економічних систем, є критерієм розвитку на окремому його витку та фазі. Довгостроковий розвиток територіальних систем є кумулятивною сумою пофазових величин потенціалу та показників його реалізації у процесі саморозвитку, що означає спіралеподібний рух.

На наш погляд, розвиток територіальної системи доцільно характеризувати у статичі та динаміці. У статичі – це така структура системи, яка у найбільш повній мірі відповідає системній раціональності, виходячи із ідентифікації та встановлення ендегенних синергетичних зв'язків. Потенційний розвиток обумовлюється структурою системи та внутрішньо заданими тенденцією і вектором розвитку, виходячи зі ступеня системної раціональності проектування. Раціональна структура системи, обумовлені нею тенденція та вектор розвитку, обмежують альтернативність розвитку – траєкторії розвитку існують у рамках антропоного коридору. Якщо спроектовані етапи еволюції знаходяться у відповідності з основним вектором розвитку, то система має високий рівень потенціалу розвитку, обумовленого наявністю її магістрального шляху. Тому, ми виділяємо структурний та динамічний потенціали і, відповідно, – системний розвиток. Ці два стани системи знаходяться у діалектичному зв'язку. Системний розвиток постає кумулятивним ефектом у результаті проходження територіальною системою етапів самоорганізації внаслідок альтернативності розвитку.

На нашу думку, фундаментальною основою територіальної системи є ідеалістично-раціоналістична пропорційна структура. Здатність територіальної системи до сталого розвитку на загальносистемних основах є її іманентною характеристикою. Представлення максимальної кількості ідентифікованих зв'язків у контексті наукового відображення світу дозволяє виявити основи розвитку у загальносистемному ракурсі, що обумовлює довгостроковий розвиток.

З наведених вище положень випливає, що здатність до розвитку є іманентною властивістю економічних систем, яка надана їм *a priori*. Разом з тим, розвиток є континуумом закономірних станів. В умовах відкритості системи розвиток постає її характеристикою на кожному з етапів. Таке визначення розвитку економічних систем, на нашу думку, має стати основою подальших досліджень його сутності. Дане нами визначення розвитку ґрунтується на положеннях синергетичної та системної методологій розвитку.

Системний розвиток територіальної системи означає реалізацію нею позитивних зворотних зв'язків із природною, економічною, соціальною, техніко-технологічною та іншими системами.

Розвиток постає континуумом станів територіальної системи, які обумовлюються певними ступенями самоорганізації. Розвиток характеризується тенденцією, вектором та градієнтом. Вектор розвитку показує поелементний розподіл потенціалу територіальної системи у часі за обраними параметрами, а градієнт розвитку визначає напрям, характер та величину зміни параметрів потенціалу (координат вектора розвитку). Тенденцію розвитку можна визначити на основі потенціалу у статичному стані системи на основі властивостей проектної структури територіальної системи та виявлення загальносистемних зв'язків. Оцінювання розвитку має проводитися з урахуванням кількісного та якісного вимірів тенденції, вектору та градієнту розвитку територіальної системи.

Важливою категорією у системі оцінки та аналізу розвитку територіальної системи є економічний потенціал, що є системною можливістю розвитку. При цьому, ми розрізняємо поняття «потенціал розвитку» та «потенціал функціонування».

Потенціал функціонування є сукупністю альтернативних шляхів розвитку системи та необхідних умов для цього у їх діалектичному зв'язку. Потенціал розвитку системи містить, крім альтернативних шляхів становлення, зумовлених проектною структурою системи, ще й варіанти її реструктуризації.

У нашому розумінні, територіальна система постає як триєдина цілісність глибинно-сутнісного, внутрішнього (серединного) та зовнішнього шарів, при чому останні два є проявами першого і збагачують зміст глибинно-сутнісної основи новими елементами, механізмами зв'язку та характеристиками. Глибинно-сутнісний шар характеризує систему як сукупність явних та неявних елементів, їх властивостей з різною природою зв'язків між елементами. Крім того, в основі сукупності елементів знаходиться організаційне начало, яке є неявним і має потенціал синергії. Виявлення такого начала дозволить пізнати природу та закономірності функціонування територіальної системи. Глибинно-сутнісний шар системи характеризується ступенем прояву властивостей систем у її проектному стані (емерджентності, інерційності, адаптивності, організованості тощо) і її відповідності законам створення, формування та розвитку систем. Фундаментальними основами життєздатності територіальної системи є внутрішньо властива їй структура, механізм її упорядкування та організаційне начало, яке є діалектичною єдністю внутрішньої логічності системи (як вияв її закономірної емерджентності), елементу суб'єктивності та

випадковості. При цьому життєздатність територіальної системи є максимальним ступенем самоорганізації її внутрішніх структурних елементів за умови врахування внутрішніх тенденцій розвитку у процесі адаптації до зовнішніх умов функціонування.

Внутрішнє середовище територіальної системи складається з матеріальних та нематеріальних елементів, про які мова велася вище. Воно може бути сформованим та організованим і без урахування глибинно-сутнісних основ життєздатності. Разом з тим, коли територіальна система функціонує у відповідності лише до зовнішніх цілей, не враховуючи власних фундаментальних основ розвитку, вона не реалізує створеного внутрішніми механізмами потенціалу розвитку у максимально повній мірі. Ефективність позиціонування територіальної системи забезпечується у результаті формування і досягнення усталеності її зовнішнього шару. Основними складовими зовнішнього шару (виміру) є імідж, конкурентна позиція, адаптаційний потенціал.

Розвиток регіону забезпечується шляхом створення синергетичного ефекту у процесі регіональної реструктуризації. Основою синергії є «вдале комбінування» підприємств на основі інноваційного оновлення матеріально-технічної бази, системи відносин у сфері виробництва, розподілу, обміну та споживання та необхідної загальної інфраструктури. На нашу думку, основою забезпечення самодостатності та розвитку інтеграційних форм є формування вертикального територіально-виробничого кластеру.

Перед формуванням принципових положень забезпечення розвитку територіальних систем доцільно, на нашу думку, надати інтерпретацію розвитку територіальної системи на засадах синергетичної та системної методологій. Так, беззаперечним є те, що система забезпечення розвитку територіальної системи формується стихійно, перебуває у численних локальних точках стану неврівноваженості та динамічного хаосу, проте не досягає свого збалансованого розвитку, який би ґрунтувався на фундаментальних основах усталеного наддовгострокового розвитку. Причиною цього є «недостатня відкритість» системи, тобто неврахування нею усього спектру загальносистемних зв'язків. Категорії «усталений наддовгостроковий розвиток» та «стан динамічного хаосу» приводять нас до інтерпретації стану економічної системи на основі урахування об'єктивних категорій буття: часу та простору. Виходячи з цього, категорію розвитку територіальної системи можна інтерпретувати як усталений закономірний стан системи, яка «знає» вирішальні для неї елементи та закономірності їх впливу на неї, а відтак – система обирає одну з можливих траєкторій розвитку. З появою нових факторів відкритості та розвитку системи вона може набувати більших масштабів і її стан також закономірно змінюється. Так, на наш погляд, доцільно характеризувати розвиток з точки зору просторової характеристики об'єктивного ходу подій. Сам процес впливу, переходу системи у якісно нові стани, що мають необоротний характер, характеризує розвиток системи у часовому вимірі.

Унікальна комбінація елементів системи, їх синергетична єдність, системна цілісність, комплексний погляд на її становлення є об'єктом

дослідження системи у контексті пізнання фундаментальних основ її розвитку. На основі цього необхідно ідентифікувати основні тенденції розвитку системи, внутрішньо їй властиві. Наступним кроком є вибір тих тенденцій, які є сприятливими та забезпечують непорушність логічності системи і які б узгоджувалися із фундаментальним принципом системи (її місією).

У контексті своєї логіки функціонування система може забезпечити адаптивні механізми, які не дозволять зміститися вектору розвитку із наміченого тренду. Дієві адаптивні механізми і є проявом того, що територіальна система розвивається.

Вищенаведені положення відносяться до систем різних рівнів і можуть враховуватися у процесі забезпечення їх розвитку у рамках нової парадигми суспільного поступу.

На основі синергетичних основ розвитку територіальної системи нами визначено принципи забезпечення розвитку територіальної системи у рамках нової парадигми суспільного розвитку.

Такими принципами виступають:

1. Принцип структурної та функціональної (динамічної) детермінації.
2. Принцип існування джерел саморозвитку.
3. Принцип розуміння апріорних джерел розвитку системи.
4. Принцип пізнання глибинної сутності категорій розвитку.
5. Принцип ідентифікації внутрішніх синергетичних зв'язків системи.
6. Принцип врахування загальносистемних зв'язків функціонування.
7. Принцип передбачення та неперервного моніторингу можливих траєкторій розвитку системи та особливостей біфуркаційних переходів.
8. Принцип атракторної рівноваги системи.
9. Принцип забезпечення детермінованої альтернативності розвитку системи.
10. Принцип пріоритету позитивних зворотних зв'язків.
11. Принцип просторової та темпоральної когерентності процесів розвитку системи.
12. Принцип діалектики хаосу (як зовнішньої невизначеності) та внутрішнього порядку (стану самоорганізації системи).
13. Принцип адаптації.

Нами також сформовано наступні принципові положення аналізу потенціалу та розвитку територіальних систем з позицій синергетичного підходу:

1. Потенціал та розвиток територіальних систем необхідно розглядати з позицій того, що усе пов'язане з усім, кожне управлінське рішення, кожна дія може мати своїм наслідком настільки віддалені у часі та багатоаспектні результати, що передбачити їх у сучасних умовах не уявляється можливим. Будь-яка локальна зміна може бути причиною флуктуацій, які спроможні викликати широкомасштабні наслідки. Локальні зміни нарощують свій потенціал через ланцюгові реакції або глобальні причинно-наслідкові зв'язки і є основною просторово-часовою характеристикою економічної системи, тобто стан системи визначається у просторі явними і неявними зв'язками та

факторами, а також інтенсивністю їх дії. З точки зору категорії часу стан системи у діалектичній єдності із просторовою її характеристикою обумовлює етапи її становлення та розвитку.

2. Потенціал та розвиток територіальних систем необхідно розглядати з тих позицій, що економічні системи вищих рівнів в умовах невизначеності перебувають у стані неупорядкованості, невірноваженості та нестаціонарності. Але це тільки видимість, яка здається реальністю на перший погляд. Основи синергетики передбачають існування певних закономірностей якісно нового реформування економічних структур. Рушійні фактори розвитку, якими є окремі елементи, їх власний потенціал та механізми становлення у системній сукупності різного роду зв'язків визначають альтернативні шляхи розвитку системи та їх довгостроковий результат у фазовій зоні траєкторії. Оскільки, економічна надсистема перебуває у стані динамічної невірноваженості, будь-який фактор, який вплинув на певну економічну структуру, яка, до того ж, розвивається за власними законами, може змінити тренд соціально-економічного розвитку країни.

3. В основі забезпечення розвитку економічної системи є мультиструктурність, тобто різноманітність та велика кількість окремих елементів територіальної системи, що в умовах її невірноваженого динамічного стану створює передумови нових витків розвитку у результаті стрибкоподібних змін.

4. Система забезпечення розвитку територіальних систем знаходиться у стані динамічної невірноваженості. Ці системи розрізняються за рівнями, масштабом, ступенями синтезу, тобто кількістю врахованих факторів, що повинні мати системний характер чи містити потенціал системоутворюючого чинника.

5. Становлення територіальних систем необхідно розглядати у контексті процесу розвитку, оскільки ця категорія виступає у якості стану нової упорядкованості, яка може бути як якісно новою, так і містити часткові зміни. Стан системного розвитку, ступінь його досягнення є ступенем самоорганізації територіальної системи.

6. Під час аналізу розвитку доцільно висунути гіпотезу про існування глобального тренду розвитку, закономірного і необхідного. Проте, потрібно також враховувати численні відхилення від рівноваги, зумовлену ними появу якісних переходів, що є наслідками прийняття та реалізації великої кількості рішень в умовах компромісності, багатоальтернативності розвитку та складності прогнозувати комплексний характер наслідків їх реалізації. Тому, якщо обрати правильне рішення, передбачити просторово-часову організацію процесу його реалізації, що має форму масштабної ланцюгової реакції чи причинно-наслідкового ланцюга, можна прогнозувати результат виконання рішення чи їх сукупності у всій багатоманітності їх факторних ознак.

Базова технологія забезпечення розвитку територіальної системи з урахуванням основних положень синергетичної та системної методологій, складається з наступних операцій та процесів: 1) аналіз теперішньої і прогнозування бажаної позиції у системі взаємозв'язків зовнішнього бізнес- та

природного середовищ; характеристика позиції з точки зору умов зовнішнього середовища; оцінка власного економічного, природно-ресурсного та інноваційного потенціалів розвитку; встановлення пріоритетів збалансованого розвитку; 2) екологізація управління територіальною системою (нові форми обліку, аудиту, планування, прогнозування та ін.); розроблення екологічної політики, стратегії збалансованого (сталого) розвитку з урахуванням ринкових умов діяльності у їх взаємозв'язку (програми екологізації діяльності галузей промисловості, виготовлення екологічно чистої інноваційної продукції тощо); розроблення стратегічної бізнес-концепції та ноосферної концепції взаємозв'язків із екосистемою; орієнтація функціональних стратегій на забезпечення збалансованого розвитку (фундаментальні дослідження законів розвитку екосистем, пошукові науково-дослідні роботи нових факторів розвитку, екостратегічний маркетинг, екологічна сертифікація системи управління територіально-виробничими ланцюгами, управління якістю, управління персоналом та ін.); 3) виявлення центрів екологізації у регіональному ланцюзі створення цінності (насамперед, ресурсно-технологічна стратегія діяльності тощо); технологічний розвиток промисловості регіону є основою забезпечення екологізації виробництва (безвідходні, маловідходні, енергозберігаючі машинні технології, автоматизовані технологічні процеси тощо); випуску екологічно чистої продукції (технології конструювання, проектування з урахуванням вимог екологічності, технологічності та ін.) та забезпечення впровадження інновацій (технологічні інновації, оновлення бізнес-процесів підприємств, нові більш точні методи прогнозування науково-технічного прогресу, наукове забезпечення управління (урахування факторів довго- та короткострокової циклічності економіки, локальної циклічності власних процесів діяльності, етапів життєвого циклу територіальної системи, життєвого циклу промислового виробу та товару та ін.); комплексне оновлення інфраструктури тощо).

У сучасних умовах інституційного середовища проблема аналізу наукових основ формування стратегії розвитку регіону набуває особливої значущості. Модель соціально-економічного розвитку регіону має базуватися на таких основних принципах, як: солідарності, субсидіарності, узгодженості і синхронізації дій усіх рівнів влади і управління, плановості, мотивації, збалансованості.

Принцип солідарності передбачає збалансований соціально-економічний розвиток регіонів через міжбюджетні відносини.

Принцип субсидіарності – делегування повноважень на той рівень управління, на якому вони можуть бути здійснені більш ефективно. Впровадження цього принципу спрямоване на формування ефективної регіональної політики, прийняття рішень з урахуванням інтересів територіальних громад.

Принцип узгодженості і синхронізації дій усіх рівнів влади і управління. Даний принцип передбачає створення чіткої та ефективної взаємодії державних інституцій на макро- та мезорівнях, метою діяльності яких є забезпечення сприятливих умов інноваційного розвитку. Формування механізму розвитку як

регіону, так і країни в цілому з урахуванням потреб та інтересів суспільства відбувається через такі інструменти, як: регіональну стратегію розвитку, стратегію розвитку окремих територіальних громад на основі державної стратегії розвитку.

Принцип плановості передбачає розроблення стратегії розвитку інноваційної діяльності на макро-, мезо- та мікрорівнях.

Принцип мотивації – розроблення програм стимулювання розвитку інноваційної діяльності на державному та регіональному рівнях.

Принцип збалансованості – збалансована система інтересів забезпечення розвитку інновацій на макро- та мезорівнях, збалансоване та прозоре фінансове забезпечення інноваційної діяльності.

У теорії та практиці публічного управління існують різні підходи до формування стратегії розвитку регіону, які мають свої особливості. Так, В. Огліх та Т. Єфанова [1] запропонували підхід до формування ефективної стратегії розвитку регіону на основі економічно-математичного моделювання. Запропонований підхід поєднує кількісні та якісні показники, що характеризують соціально-економічний розвиток регіону. Авторами були виділені наступні показники:

- демографічно-міграційні: населення г-го району, тис. осіб; кількість народжених в г-му районі, тис. осіб; кількість померлих в г-му районі, тис. осіб; зовнішня міграція в г-му районі, тис. осіб; внутрішня міграція в г-му районі, тис. осіб; міське населення в г-му районі, тис. осіб; сільське населення в г-му районі, тис. осіб;

- економічні іноземні інвестиції в г-ий район, тис. грн; експорт із г-го району, тис. грн; імпорт в г-ий район, тис. грн; валовий районний продукт в г-му районі, тис. грн; доходи населення в г-му районі, грн; витрати населення в г-му районі, грн; кількість безробітних в г-му районі, тис. осіб; кількість зайнятих в г-му районі, тис. осіб;

- промислові: добувна промисловість в г-му районі, тис. грн; переробна промисловість в г-му районі, тис. грн; виробництво та розподіл електроенергії, газу та води в г-му районі, тис. грн;

- аграрні: рослинництво в г-му районі, тис. грн; тваринництво в г-му районі, тис. грн; харчова промисловість в г-му районі, тис. грн.;

- соціально-екологічні: рівень екологічного забруднення, соціально-демографічний показник, рівень культурної ментальності, рівень безпеки, рівень якості послуг у сфері соціального обслуговування.

Запропонований підхід дає можливість провести кількісний аналіз регіональних соціально-економічних показників, на основі якого запропонувати стратегію розвитку регіону.

С.Л. Карпець [2], проаналізувавши моделі соціально-економічного розвитку на регіональному рівні зробив висновок, що основним недоліком при розробленні моделі соціально-економічного розвитку регіону є неузгодженість інтересів регіону та держави в цілому і, як результат, – на практиці значна кількість програм регіонального розвитку залишаються нереалізованими.

З метою стимулювання структурних перетворень, а саме, формування сталого розвитку регіону та ефективного інституційного середовища в Україні, М. Мартянов [3] запропонував структурно-інноваційну модель розвитку регіону, «що передбачає забезпечення економічного розвитку регіону шляхом стимулювання структурно-інноваційних перетворень, залучення інвестицій у сектори і галузі економіки, які виробляють товари і послуги з високим рівнем переробки, перехід до наукомістких виробництв шляхом інтенсивного розвитку людського капіталу». Важливою компонентою структурно-інноваційної моделі є підвищення ролі людського капіталу в соціально-економічних процесах розвитку регіону. Основний акцент зроблений на розвиток підприємств високотехнологічного та наукоємного секторів, формування ефективного взаємозв'язку «наука – прикладні розробки – виробництво».

А. Прокопюк [4] зазначив, що при розробці моделі соціально-економічного розвитку регіону важливу роль відіграє компонента реформ політичної системи. Завдяки відновленню довіри до політичних інституцій, інституцій громадянського суспільства та місцевого самоврядування можливо здійснювати більш раціональну та ефективну політику соціально-економічного розвитку регіону.

І.А. Островський та Г.В. Стадник [5] проаналізували модель соціально-економічного розвитку, що реалізується через формування масиву стратегічних проблем реформування соціально-економічної системи регіону: стану виробничо-технічного сектору, фінансово-інвестиційних можливостей і пріоритетів, стану людського потенціалу і соціальної сфери, стану інженерної і комунікаційної інфраструктури.

І. Дегтярьова [6], Н. Ліба [7] у своїх дослідженнях роблять акцент на наступних теоріях регіонального розвитку: теорії полюсів зростання і центрів розвитку, теорії саморозвитку регіонів, концепції знаннєвої економіки, концепції сталого розвитку, концепції регіональних інноваційних систем, теорії стимулювання (підвищення) регіональної конкурентоспроможності, концепції кластерного розвитку, теорії соціального капіталу. З нашої точки зору, саме ці концепції мають бути основою для формування стратегії соціально-економічного розвитку регіону.

Відповідно до теорії полюсів зростання і центрів розвитку, поняття «економічного розвитку» трактується як структурна зміна, що відбувається на основі зростання нових «привабливих» галузей. Такі галузі є полюсами зростання і рушійними силами економічного розвитку. Таким чином, завдяки виявленню «привабливих» галузей на регіональному рівні можливий соціально-економічний розвиток регіону. Крім того, «використання економічних полюсів як категорії, яка створює певну схему інтеграції, дозволило у розвинених країнах інституціалізувати функції держави у забезпеченні структурних зрушень. На їх основі стало можливим формування цілей розвитку регіонів і забезпечення умов їх досягнення [8]».

Теорія саморозвитку регіонів спрямована на забезпечення самодостатності регіону завдяки наявному соціально-економічному потенціалу. Важлива роль приділяється локальним конкурентним перевагам. Саме

посилення конкуренції між регіонами може стати рушійною силою розвитку регіону. Слід зазначити, що саморозвиток регіону залежить не лише від соціально-економічного потенціалу регіону, а й від ефективної взаємодії із зовнішнім середовищем. Зокрема, завдяки ефективній інтеграції до світогосподарського простору з урахування інтересів регіону. На думку В.М. Осипова та інших [9], ефективними інструментами міжрегіональної та внутрішньорегіональної інтеграції є приватно-державне партнерство, кластери, технополіси та технопарки, центри трансферу технологій.

Концепція знаннєвої економіки є однією з важливих особливостей розвитку у сучасних умовах, підвищення рівня міжнародної конкуренції як на зовнішніх, так і на внутрішніх ринках. Завданням знаннєвої економіки є підвищення рівня глобальної конкурентоспроможності держави та регіону. Знаннєва економіка спрямована на використання знань при розробленні нового продукту, який користується попитом і є конкурентоспроможним на світовому ринку та посилює соціально-економічний розвиток країн-продуцентів. Системність та комплексність знаннєвої економіки мають забезпечуватися координованим та збалансованим розвитком основних п'яти управлінських сегментів [10]:

1. Створення системи економічної мотивації та сприятливого інституційного середовища для ефективного використання знань у всіх секторах економіки.

2. Створення суспільства висококваліфікованих, мобільних та творчих особистостей, які протягом життя мають постійну можливість до саморозвитку, опанування нових знань та навичок, мати можливість отримання державного та приватного фінансування інноваційної діяльності.

3. Створення динамічної інформаційної інфраструктури, конкурентного та інноваційного інформаційного сектора в економіці з метою покращення системи комунікацій для суспільства.

4. Створення ефективної інноваційної системи та сприятливого бізнесового середовища, які стимулюють інновації та підприємництво.

5. Створення нового культурного середовища, яке є максимально адекватним для реалізації політики розбудови знаннєвої економіки.

Згідно з концепцією сталого розвитку, вирішення проблем сьогодення не повинно створювати перешкоди для задоволення потреб майбутніх поколінь. Концепція передбачає знаходження балансу між задоволенням сьогоденних потреб людства і захистом потреб та інтересів майбутніх поколінь. За визначенням Комісії ООН зі сталого розвитку, його мета – задовольняти потреби сучасного суспільства, не ставлячи під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби. Сталий розвиток забезпечує [11]: економічний розвиток, основою якого є ринкова система, природно-екологічну стійкість, тісну міжнародну співпрацю та кооперацію для досягнення цілей стійкого розвитку, стійкий соціальний розвиток на основі принципу справедливості, екологізацію суспільної свідомості.

Концепція регіональних інноваційних систем базується на двох основних ідеях [12]: системний характер інноваційної діяльності та регіональний вимір

інноваційного процесу. Перша ідея спрямована на те, що інноваційна діяльність є результатом співпраці між економічними суб'єктами в продукуванні та використанні нових знань. Друга ідея полягає у тому, що саме мезорівень є основою забезпечення стійких довгострокових інноваційних переваг макrorівня на глобальних ринках. Інноваційна політика регіону має взаємодіяти з державною політикою та стимулювати впровадження інновацій на регіональному рівні. Саме ефективна регіональна інноваційна система формується на принципах балансу інтересів макро- та мезорівнів, орієнтації на довгостроковий результат, вчасного реагування на зміни зовнішнього середовища, орієнтації як на внутрішні, так і на зовнішні ринки збуту інноваційної продукції. Ефективне функціонування регіональної інноваційної системи можливе за умов:

- створення сприятливого інституційного середовища розвитку інноваційної діяльності;
- удосконалення нормативно-правового забезпечення інноваційної діяльності;
- наявності достатнього рівня якісного інтелектуального капіталу;
- забезпечення необхідного рівня фінансування інноваційних процесів;
- концентрації ресурсів на пріоритетних напрямках інноваційної діяльності; розвитку виробничо-технічного потенціалу регіону;
- державна підтримка науково-освітніх закладів, що забезпечують висококваліфікованими кадрами регіональну інноваційну діяльність та інші.

Теорія стимулювання (підвищення) регіональної конкурентоспроможності спрямована на підвищення конкурентоспроможності регіону завдяки застосуванню інноваційних механізмів як інструменту розвитку території, підвищення привабливості регіонального бізнес-середовища, формування та розвитку інтелектуального капіталу. Серед основних конкурентних переваг регіону доцільно виділити наступні компоненти:

1. Інституційну: сприятливе інституційне середовище для розвитку бізнесу, інвестиційної активності, впровадження інновацій; забезпечення ефективної системи децентралізації управління.

2. Економічну: забезпеченість фінансовими ресурсами регіону, рівень ділової та інвестиційної активності регіону, рівень розвитку малого, середнього та великого бізнесу.

3. Соціальну: визначається кількістю населення, рівнем життя та добробуту населення, показниками ринку праці; розвитком соціальної інфраструктури.

Концепція кластерного розвитку представляє собою симбіоз науки, бізнесу та влади. Основними перевагами кластерної моделі розвитку регіону є наступні: наука розробляє інноваційний продукт, бізнес створює та реалізує цей продукт, влада підтримує та стимулює розвиток інноваційної діяльності; всередині кластеру наука, бізнес та влада об'єднані єдиною, спільною метою; формування закритого виробничого циклу, швидкий доступ до ресурсів,

розподіл ризиків між учасниками кластеру; вільний обмін інформацією, знаннями, що зумовлює появу нових напрямів діяльності, створюються нові можливості; підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості регіону.

Концепція соціального капіталу спрямована не лише на створення умови для забезпечення добробуту населення, але використовується для розуміння таких понять, як: «солідарність», «взаємодопомога», «взаємопідтримка» [13]. На думку І.В. Карпової [14], соціальний капітал є «ресурс, що відображає якість соціально-економічних взаємозв'язків та відносин в частині формування соціальної справедливості, норм людського співіснування та підприємницької діяльності, довіри у міжособистісних та інституційних відносинах на основі координації і кооперації заради взаємної вигоди». Роль соціального капіталу у системі розвитку регіону виявляється у наступних положеннях: створює та підтримує соціальну взаємодію на мікро-, мезо- та макрорівнях; підсилює ефективність інших видів капіталу; активізує участь громади у вирішенні регіональних проблем; забезпечує достатній рівень довіри між громадою та державними інституціями; виконує комунікаційну функцію та сприяє швидкому поширенню інформації різним верствам населення; зменшує транзакційні витрати опортуністичної поведінки при розробленні та впровадженні регіональних програм розвитку.

Підсумовуючи результати проведеного аналізу, слід зазначити, що при формуванні стратегії соціально-економічного розвитку регіону доцільно застосовувати системний та синергетичний підходи з урахуванням зовнішніх та внутрішніх складових регіону. Соціально-економічний розвиток регіону є елементом стратегії розвитку держави, а отже модель соціально-економічного розвитку регіону має бути збалансованою та враховувати інтереси населення держави та регіону.

Інституційне середовище є невід'ємною компонентою сталого розвитку та забезпечення конкурентоспроможності регіону. Інституційна складова представлена сукупністю формальних та неформальних інститутів. У сучасних умовах інституційного середовища саме реформа децентралізації спрямована на покращення соціально-економічної ситуації на мезорівні. Децентралізація передбачає передачу економічних і соціальних функцій державних органів влади місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування. Особлива роль в інституційному середовищі регіону має належати «регіональним інститутам розвитку», до складу яких можна віднести кілька типів, а саме [15]: «регуляторно-посередницькі інститути (агенції регіонального розвитку, торгово-промислові палати, агенції інвестиційного та економічного розвитку); фінансові інститути сприяння інноваційній та інвестиційній діяльності (фонди регіонального розвитку, венчурні фонди, регіональні та муніципальні банки); інститути економічного зонування та районування (спеціальні економічні зони, індустриальні парки, технопарки, технополіси, інституціоналізовані економічні макро- та мезорегіони, що використовуються для стратегічного планування розвитку держави); цільові інститути нефінансового сприяння інноваційній і зовнішньоекономічній

діяльності (бізнес-інкубатори, науково-освітні та консалтингові центри, спілки та фонди підтримки підприємців, кооператорів і роботодавців, союзи промисловців та інші недержавні фахові інституції); регіональні іпотечні фонди». На соціально-економічний розвиток регіону впливає ряд чинників, а саме: географічне розташування та кліматичні умови регіону; ресурси, якими володіє регіон; господарська структура регіону; розвиненість регіональної інфраструктури.

Соціально-економічний розвиток регіону залежить від людського потенціалу. Людський потенціал визначається, [16] «як сукупність умов життя людини в її соціальному, політичному, культурному, духовному, матеріальному та інших аспектах; як соціально-економічна категорія, яка розвивається у взаємодії з економічними процесами і явищами, визначаючи пріоритети держави, суспільства і людини; як індикатор ефективності соціального рівня, що відображає забезпеченість потреб населення певного соціально-територіального утворення; як показник розвитку суспільства». Отже, основою розвитку регіону є людський потенціал. Ефективний розвиток регіональних соціально-економічних систем можливий завдяки інтелектуалізації економіки [17]. У сучасних умовах соціально-економічного розвитку регіону та країни в цілому актуальним є питання розвитку людського потенціалу в інтелектуальній площині. Знання, уміння, досвід стають новим ресурсом, який необхідний для виготовлення конкурентної продукції (послуг), що сприятиме економічному розвитку регіону. Застосування інтелектуальної складової у різних секторах економіки сприяє розвитку інновацій та залученню інвестицій. Отже, постійний розвиток людського потенціалу, підвищення рівня інтелектуалізації економіки мають стати передумовою розвитку соціально-економічних систем як на регіональному, так і на державному рівнях.

Список літератури

1. Огліх В.В., Єфанова Т.І. Моделювання процесів розвитку регіону в контексті стратегії планування. Актуальні проблеми економіки. 2015. № 12. С. 430–434.
2. Карпець С.Л. Моделі соціально-економічного розвитку регіонів України. Економіка і регіон. 2012. № 1. С. 147–151.
3. Мартянов М. Структурно-інноваційна модель економічного розвитку регіонів України. Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. 2015. № 1. С. 34–45.
4. Прокопюк А. Принципи формування нової моделі регіонального розвитку на засадах структурних трансформацій. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2015. № 5. С. 93–97.
5. Островський І.А., Стадник Г.В. Сучасні особливості формування стратегії соціально-економічного розвитку регіонів. Економіка і суспільство. 2017. №10. С. 464–468.

6. Дегтярєва І. Теорії регіонального розвитку та їх еволюція як основа сучасного регіонального управління. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. 2010. № 4. С. 141–148.
7. Ліба Н.С. Систематизація теорій регіонального розвитку в еволюційному порядку. Науковий вісник Мукачівського державного університету. 2016. № 2(6). С. 137–142.
8. Гарус А.Г. Застосування теорії «полюсів зростання» до економічного розвитку України. Ефективна економіка. 2015. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4245>
9. Осипов В.М., Єрмакова О.А. Формування політики конкурентоспроможності регіону на принципах саморозвитку. Вісник соціально-економічних досліджень. 2011. № 2 (42). С. 78–81.
10. Бажал Ю.М. Знаннєва економіка: теорія і державна політика. Економіка і прогнозування. 2003. №. 3. С. 71–86.
11. Омаров Ш. А. О. Концепція сталого розвитку в законодавстві України та країн світу і практика її впровадження. Бізнес Інформ. 2014. № 12. С. 85–95.
12. Поручник А., Брикова І. Регіональна інноваційна система як основа підвищення міжнародного конкурентного статусу національних регіонів. Міжнародна економічна політика. 2006. №. 2 (5). С. 134–173.
13. Гірман О. Соціальний капітал як ресурс регіонального розвитку. Державне управління та місцеве самоврядування. 2017. №. 4(35). С. 62–69.
14. Карпова І.В. Феномен соціального капіталу: зміст та фактори нагромадження. Ефективна економіка. 2014. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3412>
15. Луцків О.М., Максимчук М.В. Інституційне середовище регіональної структурної політики. Регіональна економіка. 2014. № 3. С. 37–47.
16. Замараєв А.В. Сутність поняття людський потенціал в контексті суспільного розвитку. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2015. № 9. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=895>
17. Цимбал Л.І. Людський потенціал як основа розвитку економіки знань. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2016. №. 4 (8). С. 23–29.

РОЗДІЛ 5. МАРКЕТИНГ ТЕРИТОРІЙ ЯК ФАКТОР СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ: ФОРМУВАННЯ ПОЗИТИВНОГО ТУРИСТИЧНОГО ІМІДЖУ⁵

Трансформація державної регіональної політики, реформа децентралізації на регіональному рівні створюють умови необхідності пошуку інноваційних підходів до маркетингового управління соціально-економічним розвитком регіону, спрямованим, в першу чергу, на подолання територіальних диспропорцій і дисбалансів, підвищення конкурентоспроможності територій, посилення їхніх конкурентних переваг та зростання соціально-економічного розвитку регіону (території).

Досвід інших країн дозволяє стверджувати, що маркетинг територій є ефективним інструментом, який дозволяє зробити регіон конкурентоспроможним, привабливішим для життєдіяльності та виробництва, сприяє залучення інвестицій і інновацій, забезпечує соціально-економічний розвиток регіону.

Як стверджують європейські дослідники, ефективно використовувати соціально-економічний та інноваційний потенціал регіону можливо при застосуванні різноманітного інструментарію маркетингу територій. Маркетинг територій - це усвідомлена і цілеспрямована діяльність з розробки та впровадження комплексу заходів, яка сприяє максимальному задоволенню соціально-економічних інтересів території, надає можливість сформувати позитивний туристичний імідж, залучити громадськість до прийняття важливих рішень щодо регіонального розвитку.

Останнім часом визначається високий інтерес до теми маркетингу територій, як у сфері практичного маркетингу, так і у сфері наукових досліджень зарубіжних та вітчизняних науковців.

Багато наукових праць, присвячених цій проблематиці (Ф.Котлер, С.Анхольт, С. Райністо, В. Утвенко, Г. В. Кравчук, О. І. Дейнека, А. О. Старостіна, С. Є. Мартов та ін.); існують різні методології, змістове наповнення сутності та визначення, трактування поняття «регіональний маркетинг», «маркетинг місць», «маркетинг територій». У трактуванні цих понять думки багатьох науковців відрізняються, що спонукає провести термінологічний аналіз таких тверджень та визначити перспективу подальших досліджень в цьому напрямку.

На нашу думку, доцільно в першу чергу розглянути наукову та змістову складову маркетингу територій у публікаціях зарубіжних науковців, таких як: Ф. Котлер, К. Асплунд, І.Рейн, Д. Хайдер, С. Анхольт, які започаткували розвиток теорії територіального маркетингу.

Вважається, що Ф. Котлером у 90-х роках, вперше була запропонована нова концепція маркетингу місць (територій), де чітко простежувалася нова - соціальна направленість маркетингу. За визначенням Ф.Котлера, маркетинг

⁵ В.В. Барабанова, к.е.н., доцент, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)

місць (територій) - це проектування місця (території) для задоволення потреб цільових ринків [6]. Маркетинг місць (територій), на його думку, відбувається успішно, населення і бізнес-суб'єкти таких територій відповідають суспільним потребам місцевої спільноти, задовольняються запиту й очікування відвідувачів та інвесторів [6].

Концепція маркетингу місць (територій) визначає, що в умовах глобалізації у сучасному світі території втягнуті у конкурентну боротьбу за спеціалістів, інвестиції, туристів, споживачів на світовому і внутрішньому ринку. Тому, на думку Ф. Котлера, його співавторів К. Асплунд, І.Рейна, Д. Хайдера, важливим є розуміння головної задачі місць (територій), задача яких запропонувати новий унікальний продукт, послугу як на внутрішній так і зовнішній ринки місць (територій) [6,с. 9]. Така можливість існує в тому випадку, коли сформовані чотири складові маркетингу території, а також напрями їх розвитку, рис. 5.1 [3]:



Рисунок 5.1 - Складові маркетингу територій за концепцією Ф.Котлера [4]

Як показало наше дослідження, зарубіжні науковці по-різному визначають трактування маркетингу місць (територій), але більшість із них наголошують на двох складових: економічна складова маркетингу територій, під якою розуміють виключно економічний процес, де вирішальним інструментом визначається реклама територій; а інша складова – ґрунтується тільки на управлінській концепції маркетингу.

Досить цікавим виявився аналіз публікацій українських дослідників в цьому напрямку, ряд понять, так чи інакше відображають питання маркетингового підходу до управління територією в умовах ринкової

економіки. Разом із тим існує інша думка даної проблематики в дослідженнях науковців.

Цікавими в контексті нашого дослідження є отримані результати, в яких основне спрямування було направлено на вивчення дефініції складових маркетингу і території. Більшість авторів у своїх дослідженнях ототожнюють поняття «маркетинг територій» із «регіональним маркетингом».

Територія, згідно з законодавством України, є «частина земної поверхні у визначених межах (кордонах) з властивими їй географічним положенням, природними та створеними діяльністю людей умовами та ресурсами, а також з повітряним простором та розташованими під нею надрами»[12].

Ми повністю погоджуємося з думкою Ф. Котлера, що маркетинг може посилити спроможність територіальної громади до ринкових змін, збільшити життєву силу спільноти. Таким чином, маркетинг території визначається як цілеспрямована діяльність з комплексу маркетингових заходів для сприяння максимальному задоволенню соціально-економічних інтересів території, його населення, а також зовнішніх споживачів, в увазі яких зацікавлена ця територія. Науковець В.В. Утвенко, визначає регіональний маркетинг як складову регіональної політики, як стратегію та тактику активізації фінансово-господарської діяльності конкретних підприємств території, міста, регіону з метою управління соціально-економічними процесами територією регіону, сферою охоплення діяльності якої є виробничі, фінансові, кредитні й суспільні відносини [8, с.110].

Вчений наголошує, що регіональний маркетинг - це концепція управління соціально-економічними процесами регіону через визначення стратегії й тактики діяльності конкретних підприємств з метою активізації їх фінансово-господарської діяльності [8, с.110].

Таку ж думку висловлює інший фахівець Г.В. Кравчук, який визначає, що регіональний маркетинг - це елемент регіональної політики та регіональної економіки. Автор розширює трактування «регіональний маркетинг», виділяє два напрями його розвитку:

- як систему управління соціально-економічними процесами у певному регіоні, завдяки інструментарію маркетингу і дією ринкового механізму;
- як ринкову концепцію управління соціально-економічними процесами певного регіону не тільки через призму комерційного, а соціального й бюджетного призначення [9, с. 6-7].

Альтернативну думку висловлюють Семенов В.Ф., Герасименко В.Г., Горбань Г.П., Богадьорова Л.М., які наголошують на тотожності маркетингу товару і маркетингу територій, разом із тим вказують на їх особливості. Вони вважають, що регіональний маркетинг повинен створювати унікальні послуги для споживачів, підвищувати конкурентоспроможність й інвестиційну привабливість регіону, залучати економічних агентів для підвищення добробуту населення певного регіону (міста) [9].

Регіональний маркетинг, на думку А. Лаврова та В. Сурніна, елемент економічної системи, який сфокусовано на мезорівні, при узгодженні економічних інтересів з макро- і макрорівнями, передбачає вивчення ринку,

попиту і цін на сукупну продукцію регіону, реалізацію потенціалу регіону, на основі моніторингу ринку [7, с. 45- 47].

Найбільш повне визначення поняття «маркетинг території» дає у своїх роботах А. Гапоненко. Визначаючи категорію «маркетинг території», як інструментарій управління економічним розвитком, розширює складові з маркетингу землі, житла, зон господарської забудови, інвестицій, туристичного маркетингу, вказує на інвестиційну привабливість регіону з метою залучення економічних суб'єктів [4, с. 43-45.]

Таким чином, як показало наше дослідження, маркетинг територій складне поняття, яке повинно розглядатися у комплексі. Значний внесок у розвиток методології маркетингу територій зробили зарубіжні та українські вчені, науковці, існують різні дефініції маркетингу територій, регіонального маркетингу, який вбачає розвиток соціальної сфери, використання маркетингу як інструменту просування територій, створення іміджу, інвестиційного клімату. На наш погляд, доцільно використовувати термін «маркетинг територій» ніж «регіональний маркетинг», враховуючи зміни реформи децентралізації в Україні (формування об'єднаних територіальних громад) та наявності в економічній літературі чотирьох розповсюджених парадигм регіону: регіон-квазідержавна, регіон-ринку, регіон-соціум, та регіон-корпорація.

Використання маркетингу як інструменту просування територій, створення іміджу, інвестиційного клімату, розвиток соціальної сфери - це не нова концепція для багатьох європейських країн.

В Україні проводиться сучасна реформа у напрямку децентралізації управління. Відповідно до положень Європейської хартії базовим рівнем інституту місцевого самоврядування є об'єднані територіальні громади. Починаючи із 2014 по 2018 рр. в результаті впровадження реформи децентралізації було створено 838 об'єднаних територіальних громад, із них тільки у Дніпропетровській області таких громад було сформовано 63.

Це дає можливість громадам отримати автономію управлінських процесів своїх територій, залучитися до пошуку зовнішніх джерел фінансування, впровадити територіальний маркетинг. Можливість застосовувати територіальний маркетинг забезпечується створенням двох рівнів територіального поділу області, міста, території. Наприклад, у США, Німеччини, а також в Україні, як і інших європейських країнах територіальний маркетинг застосовують на двох рівнях: локальному й регіональному, табл.5.1.

Аналізуючи дані таблиці 5.1, визначено два рівні територіального поділу територій в країнах США, Німеччини, а також в Україні. Реформа децентралізації в Україні створила усі умови щодо успішного впровадження маркетингу територій (місць).

В умовах конкурентної боротьби територій за інвестиційні кошти на перший план виходять маркетингові інструменти, маркетинг територій, бренд міст, брендінг територій, які надають можливість вірно оцінити інвестиційний потенціал території (територіальної громади) та забезпечити її сучасними засобами просування.

Таблиця 5.1–Рівні застосування територіального маркетингу в США, Німеччині та Україні

Рівень	США	Німеччина	Україна
Регіональний	Штат/округ	Земля/регіон	Область /об'єднана територіальна громада
Проміжний	Сукупність кількості округів	Сукупність кількості земельних частин/округів	Район/міста обласного підпорядкування
Муніципальний	Міські муніципалітети, тауншипи	Земельний округ/сільська громада	Міста, сільські райони, територіальна громада

Попри усі переваги (реформа децентралізації, процеси надання автономії територіям в Україні, Європейська хартія місцевого самоврядування), зазначені нами у дослідженні, дуже повільно впроваджується дієвий механізм маркетингу територій для формування інвестиційної привабливості, створення позитивного іміджу територій, міст, об'єднаних територіальних громад для забезпечення соціально-економічного зростання, покращення якості життя.

Наявність процесів децентралізації спонукає до активних дій здійснення раціонального використання потенціалу територій для забезпечення добробуту громади, з позицій споживача (громадянина) запит на якісну державну послугу, орієнтація на потреби об'єднаної територіальної громади як замовника і споживача публічних послуг. Усе потребує формування та впровадження інструментів маркетингу територій в інтересах внутрішніх суб'єктів громади так і зовнішніх суб'єктів, в яких територія зацікавлена.

Маркетинг територій можна розглядати як особливий напрямок публічної управлінської діяльності, який направлений на вирішення: нестандартних територіальних проблем, формування інвестиційної привабливості території, створення позитивної репутації, поліпшення іміджу, розробка бренду, розвиток бізнесу, науки, туризму.

Концепція маркетингу території направлена на створення кращих конкурентних переваг в порівнянні з іншими територіями з метою задоволення споживачів (населення) території (міста). Для вирішення поставлених завдань треба використовувати маркетингові інструменти, вибір яких корегуються за допомогою стратегій.

Досить цікавим є досвід створення позитивного інвестиційного іміджу міста, запровадження маркетингових стратегій з метою підвищення конкурентоспроможності території (на прикладі м. Кривий Ріг).

Маркетингову стратегію міста Кривого Рогу було започатковано із 2014 року, мета якої – це сприяння розвитку регіональних і міжнародних зв'язків, впровадження цілеспрямованої політики у визначених напрямках, використовуючи увесь спектр можливостей міста як інвестиційно-привабливої території.

На офіційному веб-сайті Криворізької міської ради та її виконавчого комітету визначено, що « головна мета реалізації Маркетингової стратегії – підвищення конкурентоспроможності міста, і як результат – залучення

інвестицій, поповнення бюджету та зростання добробуту мешканців. Маркетингова стратегія – це продукт, що був створений за активної участі місцевої громади, адже розробці документу передувало дослідження громадської думки щодо уявлень про місто. Так, було проведено засідання фокус-груп, а також громадські обговорення у форматі "Open space – відкритий простір", в результаті чого основою для визначення пріоритетних напрямків Маркетингової стратегії стала квінтесенція думок та поглядів експертів, представників бізнесу і влади, а також пересічних мешканців» [10, с. 3]. Відповідно до цієї концепції, розроблено один із напрямів позиціонування «Заможне, зручне, здорове, зелене місто». Цей напрям дії складається із трьох цілей, одна із яких «Місто неперевершених вражень» [10, с. 27].

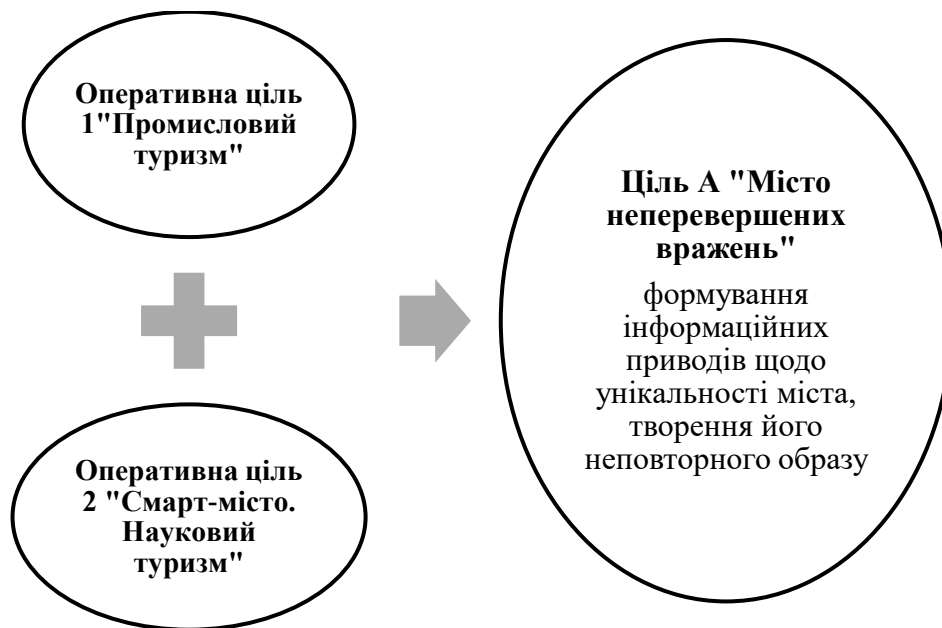


Рисунок 5.2– Напрямок позиціонування «Місто неперевершених вражень» [10, с. 27]

На рис. 5.2 наведено структуру напрямку позиціонування із двох оперативних цілей, які мають прописані завдання, очікувані результати. Стратегія передбачає збільшення туристичної привабливості м. Кривий Ріг, розширення кола зовнішнього туристичного потоку, рівня впізнаваності міста. Процес сегментації ринку туристичних послуг передбачає вибір цільового ринку та позиціонування товару на ринку. Важливим у даному процесі виступає визначення стратегій позиціонування, яка передбачає визначення факторів сегментації; розподілення ринку на сегменти; визначення місткості сегментів; визначення привабливості виділених фірмою сегментів та вибір цільового сегмента. Вже давно доведено у різних публікаціях, що провідні країни ЄС накопичили багаторічний досвід формування та розвитку інфраструктури промислового туризму як окремого та динамічного напрямку туристичного бізнесу.

Розвиток промислового туристичного бізнесу у м. Кривий Ріг та створення туристичного образу регіону для потреб туристичного бізнесу, іміджу міста є одним із пріоритетних напрямів його діяльності.

Гірничопромислові ландшафти міста становлять 48,8% його території. Зрозуміло, що домінантний вид господарської діяльності міста не сприяє забезпеченню екологічної рівноваги довкілля й саме тому промисловий туризм можна розглядати як інструмент формування туристичної привабливості цього регіону, який потребує не лише вивчення ресурсного індустріально-туристичного потенціалу працюючих підприємств, а й позитивної (у туристичному контексті) інформації про привабливість промислових об'єктів

Кривий Ріг – велике індустріальне місто має 45 працюючих шахт з видобутку залізної руди, 41 кар'єр, 89 відвалів, 236 провальних зон, 34 спелеологічних об'єкти, 28 машинобудівних заводів та 5 хімічних, 14 будівничих підприємств тощо. Гірничопромислові ландшафти міста становлять 48,8% його території. Зрозуміло, що домінуючий вид господарської діяльності міста не сприяє забезпеченню екологічної рівноваги довкілля й саме тому промисловий туризм можна розглядати як інструмент формування туристичної привабливості цього регіону, який потребує не лише вивчення ресурсного індустріально-туристичного потенціалу працюючих підприємств, а й позитивної (у туристичному контексті) інформації про привабливість промислових об'єктів, створення іміджу.

У Кривому Розі з 2013 року діє муніципальна програма розвитку промислового туризму «Діюча індустрія», в якій задіяно понад 250 промислових об'єктів, серед яких шахти, кар'єри, відвали, штольні, штреки, гезенки, залишки гідротехнічних споруд, фрагменти стародавніх гірничопромислових ландшафтів, робочих поселень і т.д.

Кривий Ріг має розгалужену полі видову структуру промислових об'єктів, різнопрофільні промислові підприємства. Індустріальна спадщина Криворіжжя це: система унікальних гірничопромислових ландшафтів європейського значення, унікальні інженерно-техногенні утворення. Туристична привабливість регіону потребує креативних пропозицій споживачу тур послуг з унікальними об'єктами промислових дестинацій, організації турів по промислових об'єктах, створення унікальних індустріальних музеїв на основі якісних рекламно-інформаційних матеріалів. При цьому важливим завданням повинно стати досягнення оптимального туристично-рекреаційного навантаження щодо збереження туристичних ресурсів, а отже системи ефективного позиціонування нетрадиційного туристичного продукту.

Основним завданням повинно стати формування нової моделі сприйняття промислових об'єктів, що потребує розробки й впровадження системи ефективного їх позиціонування. Нами розроблена структурно-функціональна модель цієї системи, яка уявляє собою поєднання декількох підсистем: стратегії позиціонування (диференціації продукту, знаходження своєї ніші, стратегія малих витрат) та інструменти їх реалізації, рис. 5.3.

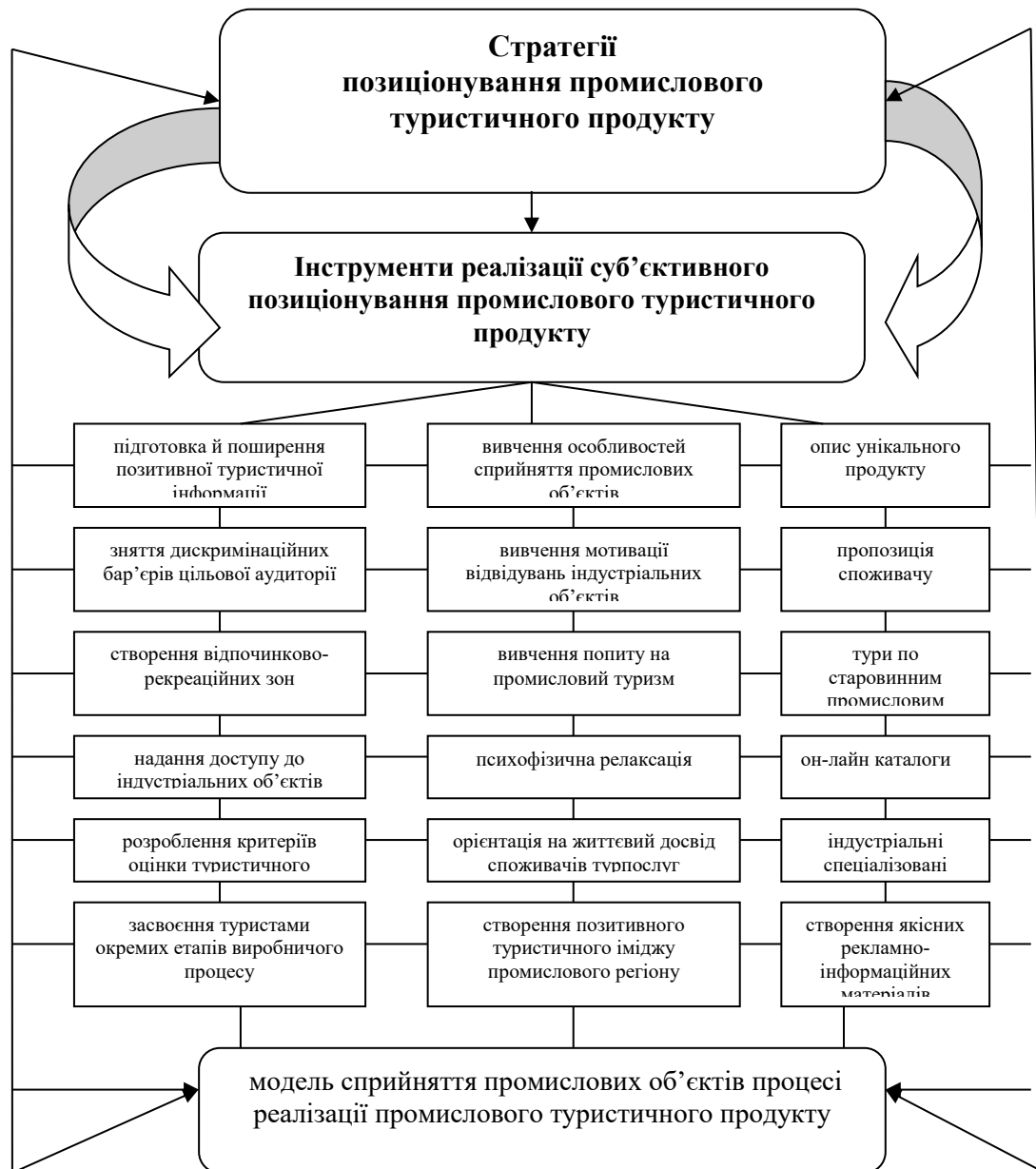


Рисунок 5.3 – Структурно-функціональна модель системи ефективного позиціонування промислового туристичного продукту

Важливою складовою системи є визначені нами інструменти реалізації суб'єктивного позиціонування нетрадиційного туристичного продукту, який уявляє собою індустриальну спадщину з її унікальними техногенними утвореннями.

Основними елементами реалізації системи ми вважали: підготовку й поширення позитивної туристичної інформації, зняття дискримінаційних бар'єрів цільової аудиторії та ін.

Елементами суб'єктивного позиціонування були визначені: вивчення особливостей сприйняття промислових об'єктів, мотивації їх відвідувань, вивчення попиту на промисловий туризм тощо. Ці елементи, спрямовані на

цільове використання життєвого досвіду споживачів туристичних послуг, дозволяють їм досягти психофізичної релаксації, що зрештою призведе до створення позитивного туристичного іміджу промислового регіону. Саме промислові підприємства чи виробничі процеси дозволяють сформувати унікальну пропозицію для споживачів туристичних послуг, адже вони здатні дати нові враження, знання тощо.

Одним з ключових чинників успішного розвитку промислового туризму є створення різноманітної системи туристично-екскурсійних маршрутів. У місті розроблено, апробовано та вдосконалено 71 туристичний маршрут різної складності, 14 з них протягом 2017 року: «Від головної новорічної ялинки міста вулицями старого рудника», «Рудники Червоного пласта – повна версія», «Південний гірничо-збагачувальний комбінат зі спуском в діючий кар’єр», «Масовий вибух у кар’єрі що діє Південного гірничо-збагачувального комбінату», «Понад шахтою «Ювілейна», «Кривий Ріг – Зимова зона відчуження», «Зимовий Гранд-Каньйон», відвідування майстерні художньої ковки «АРТІНІ», «Унесок європейських народів у історію Кривбасу», «Горами над Сухою Балкою», «Золоте озеро», «Криворізькі «ейфелеві вежі», «Народження Криворізького салюту», розроблена програма одноденного туру «Кривий Ріг унікальний».

Важливою ланкою в розвитку туристичної індустрії є діяльність суб’єктів господарювання, що здійснюють продаж туристичного продукту (туроператорів, турагентств тощо). За результатами моніторингу 6 турагентств Кривого Рогу здійснюють організацію та проведення екскурсій містом, рис. 5.4.

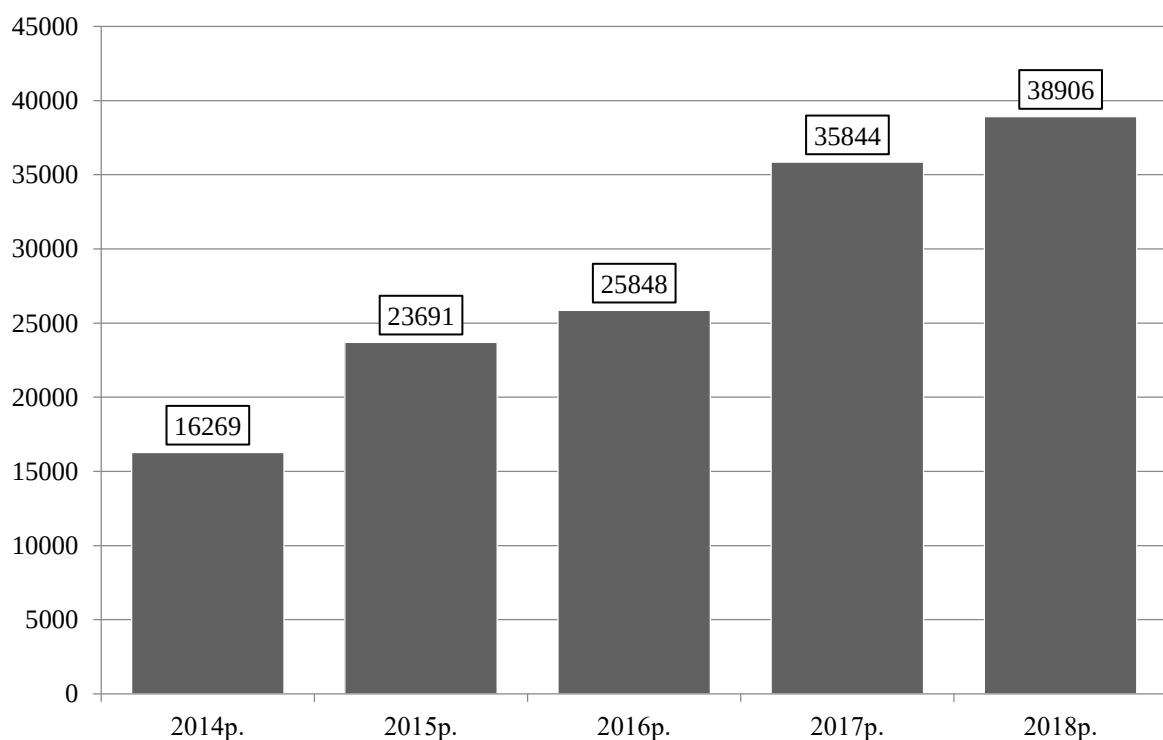


Рисунок 5.4 – Динаміка кількості екскурсантів у Кривому Розі за 2014 – 2018 рр. (складено автором на основі [12-13])

Різноманітність маршрутів сприяє зростанню зацікавленості екскурсантів як внутрішніх, так і зовнішніх, унаслідок чого спостерігається позитивна динаміка зростання кількості екскурсій та екскурсантів, які відвідали місто. Задля забезпечення подальшої промоції промислового туризму на європейському рівні, сприяння просуванню туристичного продукту Кривого Рогу на міжнародний туристичний ринок та залученню більшої кількості іноземних туристів затверджено рішення міської ради від 22.11.2017 №2200 «Про погодження вступу комунального підприємства «Інститут розвитку міста Кривого Рогу» Криворізької міської ради до Асоціації «Європейський маршрут індустриальної спадщини». Наразі проводяться заходи щодо вступу підприємства до Асоціації ERIH.

Цей вид туризму можна розглядати як новий спосіб задоволення рекреаційних потреб особистості, завдяки реалізації його туристичної привабливості. Побудова системи ефективного позиціонування цього нетрадиційного туристичного продукту в процесі соціодіяльнісної практики допоможе сформувати позитивну думку й ставлення до промислових об'єктів, сприятиме формуванню туристичного іміджу регіону.

«Підвищення ефективності використання туристично-рекреаційного потенціалу Дніпропетровщини потребує розробки та впровадження низки заходів, спрямованих на подолання перешкод розвитку туристичного бізнесу. Найбільш популярним механізмом формування туристичного іміджу території і менеджменту дистанції є пошук унікальності суб'єктів туристичного бізнесу та створення сприятливого середовища для розвитку в'їзного міжнародного туризму. Подальшого вивчення потребує досвід країн світу щодо створення прямих та непрямих методів стимулювання компаній та МСП для розвитку промислового туризму в контексті забезпечення позитивного іміджу регіонів та локальних угруповань» [1]

За даними світового економічного форуму, Україна наразі використовує лише третину від наявного туристичного й рекреаційного потенціалу. Одним із способів активізації даної галузі є посилення соціальної результативності сфери туризму, який можна прослідкувати на прикладі Дніпропетровського регіону, зокрема міста Кривого Рогу. Відповідно до показників розвитку регіонального ринку туристичних послуг, структура грошових витрат домогосподарств за 2017 рік складало на відпочинок та культуру 134,94 грн. на місяць (2,4 % до споживчих витрат, 2,1 % до грошових витрат); на освіту – 74,82 грн. (відповідно 1,3% та 1,2%); відвідування ресторанів та готелів – 235,68 грн. (4,1% та 3,7%); харчування поза домом – 128,72 грн. (2,3% та 2,0%). На придбання путівок на бази відпочинку та інші заклади складало 32,04 грн. (0,6% та 0,5%) з суми споживчих грошових витрат 5710,10 грн. на місяць (100,0% та 90,4%). У середньому за місяць, у розрахунку на одне домогосподарство по Дніпропетровській області, за 2017 рік пільги безготівкові на оплату товарів та послуг з охорони здоров'я, туристичних послуг, путівок на бази відпочинку складало 10,66 грн [12].

В Україні за останні роки досить повільно зростали доходи домогосподарств, а витрати на харчування залишалися надзвичайно великими, що стримувало розвиток інших витрат на відпочинок, табл.5.2.

Таблиця 5.2 – Структура сукупних місячних витрат домогосподарств, %
[15]

	січень-вересень	
	2016	2017
Споживчі витрати	93	93
продукти харчування	51,2	48,4
охорона здоров'я	4,3	4
транспорт	3,7	3,6
зв'язок	2,3	2,4
відпочинок і культура	1,4	1,6
освіта	1,1	1,1
ресторани і готелі	2,3	2,5
Розподіл споживчих витрат		
продовольчі товари	54,2	51,4
непродовольчі товари	23,5	25,5
послуги	15,3	16,1

Наведені дані свідчать про необхідність активізації соціальних змін на ринку туристичних послуг, надання туристичній сфері соціальних вимірів.

На сучасному етапі розвитку туризму концепція соціального туризму базується на трьох основних принципах: забезпечення відпочинком і оздоровленням кожного члена суспільства шляхом залучення в середовище туризму людей з низьким рівнем доходів; субсидіювання туристських поїздок незаможних громадян; участь державних і суспільних структур у розвитку туризму. На особливу увагу заслуговує розробка екологічних маршрутів, включення природного світу у ціннісні орієнтації особистості, що сприятиме запровадженню в суспільне життя етичних норм спілкування та ставлення до природи. Мова йде про особливості функціонування виробничих атракцій в межах індустріальних міст, які сьогодні здатні задовольнити пізнавально-рекреаційні потреби населення. Існує світовий досвід ознайомлення з особливостями виробничої спадщини країни, зокрема в Німеччині. Йдеться про відомий «Маршрут виробничої спадщини», який запроваджено в Рурському районі в 1999 р., під час якого туристи можуть відвідати 19 поселень, що презентують регіональну історію виробництва вугілля та сталі. Україна має великий потенціал як антропогенних ландшафтів (вони займають 92 – 94 % її території), так і велику кількість техногенних ландшафтів, технологічних артефактів, промислових ландшафтів, які можна ефективно використовувати як об'єкти соціального туризму.

Індустріальна спадщина Криворіжжя, як уже зазначалася вище, це система унікальних гірничо-промислових ландшафтів європейського значення, унікальних інженерно-техногенних утворень, які мають значний потенціал для створення нового туристичного продукту й мають туристичну привабливість.

Важливим є оптимальне використання туристично-рекреаційного навантаження щодо збереження туристичних ресурсів, отримання соціально-економічного ефекту без порушення екологічної рівноваги довкілля. Мова йде як про працюючі промислові об'єкти, так і залишки індустріальної спадщини. Наявність нестандартного туристичного продукту дозволяє формувати креативні екскурсійні програми з унікальними об'єктами: підземними, транспортними, музеями історії промислового підприємства, соціально-культурними атракціями, пов'язаними з виробничим минулим регіону. Наприклад, в місті проводяться промислові екскурсії «Північне саяво Кривого Рогу», «Кривий Ріг – шахтарський», «Спуск в діючу шахту» тощо; оглядові «Нічний Кривий Ріг з висоти Петровського відвалу», «Кривий Ріг – місто руди й металу»; подієві «Фестиваль «Ніч індустріальної культури»; історичні «Вулицями старого міста», «Старий Гданцівський рудник», «До старих рудників Червоного пласта» та ін.

Як показує практика, туристична діяльність у великих промислових центрах страждає на зовелику заформалізованість, а отже орієнтована на виробництво відповідних послуг як товару масової культури. При зростанні потреб туристів у якісних послугах необхідно враховувати екологічні компоненти та впроваджувати інструментальні цінності промислового туризму як соціокультурної практики.

Традиційно індустріальне місто, Кривий Ріг не є виключенням, вважалось зоною підвищеного ризику для життя і здоров'я людини. Нагадаємо, що відповідно до теорії рефлексивної модернізації У. Бека, кожна людина, незалежно від її статусу та віку живе в суспільстві ризику. В той же час, саме екстремальність промислових зон спонукає людей до подорожей у такі місця. Вважаємо доцільним вживати термін «екотуризм», який передбачає специфічні варіанти, види і способи освоєння природного середовища. Мотивацією екологічного туризму є не лише споглядання природних ареалів, в тому числі й промислових, а прагнення діагностувати їх стан, здійснювати необхідну соціокультурну діяльність для їх збереження та відтворення. Таким чином, соціальний вимір розвитку туристичних послуг в умовах розвитку промислового туризму буде реалізований через: доступність екскурсій та інших туристичних послуг; психофізичну релаксацію; задоволення пізнавальних потреб; культурно-просвітницькі акції; участь у створенні позитивного іміджу промислового регіону; ознайомлення з неординарними, дивовижними результатами впливу технологізації промислового виробництва на геопросторову ландшафтну композицію. Саме екопромисловий туризм здатен задовольнити попит на екскурсії для певних соціальних груп населення, впливати на раціонально-бережливе ставлення й використання природних ресурсів.

В умовах скорочення витрат на відпочинок екотуризм як нестандартний туристичний продукт набуває актуальності, надає потенціалу індустріального міста туристичної привабливості, стимулює креативні пропозиції щодо ознайомлення з унікальними об'єктами промислових дестинацій. Форма екскурсій з розробленими екологічними маршрутами є соціально-

відповідальною формою туризму, яка здатна не лише задовольнити пізнавально-рекреаційні потреби особистості, а й формувати раціонально-бережливе використання природних ресурсів. Це ефективний засіб упередження руйнівних наслідків людської виробничо-перетворювальної діяльності.

Список літератури

1. Barabanova, V. Bohatyryova G. (2018) Social measures for the development of market of tourism services in Ukraine Innovative Economics and Management. Georgia. 2018. №5(3) – С. 116-124.
2. Бондаренко В.М., Шершун К.О. Поняття та інструменти територіального маркетингу в контексті стратегічного розвитку регіонів Шершун К.О. URL <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/334>
3. Vilchez, J. R. (2013) Valuing Tourist Destinations: an Oaxaca-Blinder Approach. International Journal of Tourism Research. 15(5), 417-42
4. Гапоненко А. Л. Управління економічним розвитком на регіональному рівні. Економіка України. 2006. № 3. С. 43–52.
5. Індустріальний туризм: реалії та перспективи: Матеріали І-го Міжнародного науково-практичного форуму / Редкол.: Я.В. Шрамко, В.Л. Казаков та ін.. Кривий Ріг: Вид. Р.А. Козлов, 2013. 228 с.
6. Котлер Ф. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы. СПб.: Стокгольм. шк. Экономики. 2005. 377 с.
7. Лавров А. М. Реформування економіки: регіональні аспекти. Економіка України. 2006. № 8. С. 45–51.
8. Утвенко В.В. Регіональний маркетинг: навч. посіб. К.: ДП «Вид. дім «Персонал». 2011. 116 с.
9. Семенов В.Ф., Герасименко В.Г., Горбань Г.П., Богадьорова Л.М. Управління регіональним розвитком туризму Навчальний посібник. Одеса: Одеський державний економічний університет. 2011. 225 с.
10. Маркетингова стратегія міста Кривого Рога. URL:http://https://kr.gov.ua/ua/st/pg/30316550862948_s/
11. Про планування і забудову територій Закон України від 20.04.2000 № 1699-III. ВР. Відомості Верховної Ради України.
12. Statystychnyy EKSPRES-VYPUSK за 2017r. [Statistical EXPRESS-DISCOUNT for 2017]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 20 December 2018)
13. Statistical EXPRESS-DISCOUNT for 2017. URL:<http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 20 September 2018) (accessed December 05, 2018).

РОЗДІЛ 6. КРЕАТИВНІ ІНДУСТРІЇ ТУРИЗМУ ЯК МАРКЕТИНГОВИЙ ІНСТРУМЕНТ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЇ МІСТА⁶

Важливою складовою стратегії модернізації економіки України на сучасному етапі є перехід від індустріальної та сировинної моделі розвитку до постіндустріальної або креативної, яка ґрунтується на використанні людського потенціалу та знань, що є певною базою для розробки та реалізації ідей для культурно-економічного розвитку, в першу чергу, сучасного мегаполісу.

Соціально-економічний розвиток території міста неможливий без побудови спроможних територіальних громад, наділення їхніх органів місцевого самоврядування вагомими повноваженнями та належними ресурсами. Деконцентрація ресурсів і зміцнення фінансової основи місцевого самоврядування стали важливою складовою розробки і реалізації стратегії розвитку території сучасного міста. Саме з прийняттям парламентом у 2014 році змін до бюджетного та податкового законодавства кардинально змінилася якість фінансового забезпечення територіальних громад. Так, лише за 11 місяців 2015 року загальний приріст надходжень до загального фонду місцевих бюджетів, проти відповідного періоду попереднього року, склав 42,5% або 26,8 млрд. грн. На 22% зменшилася кількість дотаційних місцевих бюджетів, на 11,5% зросла кількість місцевих бюджетів-донорів, а 10,2% місцевих бюджетів стали повністю збалансованими, чого в 2014 році взагалі не було. Частка власних ресурсів у місцевих бюджетах зросла на 30%, а з врахуванням ПДФО – втричі. Органи місцевого самоврядування отримали реальні ресурси для вирішення питань місцевого значення [16].

З нашої точки зору, сучасний економічний простір уявляє собою глобальну інфраструктуру, ознаками якої є нерівномірність та нелінійність процесу утворення та споживання туристичного продукту; багатовимірність ринку туристичних послуг, складність та суперечливість сучасного інформаційного співробітництва між виробниками і споживачами на ринку туристичних послуг. У даному контексті набувають актуальності культурні і креативні індустрії як ефективний маркетинговий інструмент розвитку сучасного міста.

В умовах конкурентного ринкового середовища, проведення туристичними фірмами комплексу маркетингових заходів з метою успішного функціонування, задоволення попиту на ринку та досягнення прибутковості буде більш успішним за умови використання всього інструментарію маркетингу. Сучасний маркетинг розглядає ринок як об'єкт, який постійно формується та змінюється під впливом діяльності людини. При цьому організації вже не є пасивними суб'єктами ринку, а активними учасниками його розбудови [4].

Маркетингова діяльність спрямовується на більш глибоке вивчення мотивації та психології споживачів та інших учасників ринку з метою виявлення можливостей впливу на них, передбачає створення нових видів

⁶ Г.А. Богатирьова, к.пед.н., доцент, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)

туристичного продукту, технологій, удосконалення форм просування продукції, каналів розподілу і методів виходу на нові ринки.

Люди купують на туристичному ринку не товари чи послуги, а їх функціональну спроможність задовольнити певну людську потребу. Саме тому, одним із завдань маркетингового підходу, як основи креативної індустрії, є надання і поширення інформації не про властивості туристичного продукту, а про реальну користь і вигоду для клієнта. Важливим є вивчення і формування потреб покупців і задоволення їх більш ефективними методами, ніж конкуренти, за умови підвищення добробуту всіх членів суспільства [5].

Аналіз наукових праць вчених показав, що здійснення маркетингової діяльності для отримання максимально позитивного результату на ринку туристичних послуг, має відбуватися системно і постійно. При цьому важливим є вибір стратегії розвитку, за якою маркетинг послуг розглядається як особливий вид діяльності, що формує соціальне середовище й умови життєдіяльності суспільства.

Основою метою децентралізації визначено створення безпечного та комфортного середовища для життя людини. Зауважимо, що саме культура є тим потужним інструментом, котрий впливає на зміну цінностей, а також створює належні умови для підтримки і розвитку творчого, духовного, культурного та мистецького потенціалу регіонів, сприяє можливості культурного розвитку і самовираження людей, виховання морально-здорової нації. Основними проблемами розвитку галузі культури на регіональному рівні визнано: втрату закладів культурної інфраструктури в селах в ході реформи децентралізації; потребу в ремонтно-реставраційних роботах в закладах культури; нерівномірність розміщення по території областей закладів культурної інфраструктури, що знижує рівень забезпеченості населення культурними послугами; відсутність належних можливостей для надання сучасних і якісних культурних послуг; низький рівень якості культурних послуг тощо [6].

Отже, одним з напрямів вирішення проблем розвитку туризму як складової соціально-економічного стану міста, повинно стати формування ринку туристичних послуг з урахуванням можливостей регіону та культурних його характеристик. Зокрема, розвитку регіональних культурних індустрій сприятиме співпраця з країнами ЄС. Зокрема, мова йде про програму «Culture Bridges», яка була презентована директором Британської Ради в Україні Саймоном Вільямсом 20 жовтня 2017 року в рамках міжнародного форуму «Креативна Україна» [13].

«Culture Bridges» – програма розвитку українського культурного сектору, яка має на меті налагодження ефективних зв'язків між митцями, культурними операторами та інституціями в Україні і ЄС. Основними цілями програми є сприяння культурному співробітництву та міжкультурному діалогу між Україною та ЄС через проекти, що розширюють міжнародну мобільність та співпрацю діячів культури; сприяння посиленню потенціалу українського культурного і творчого сектору та розвитку місцевих культурних і креативних індустрій; розширення участі України у проектах програми ЄС «Креативна Європа»; сприяння взаєморозумінню та культурному розмаїттю в Україні через внутрішню культурну мобільність та проектні ініціативи.

Програма фінансується ЄС у межах імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС задля сприяння розвитку культури та креативних індустрій, підтримки толерантності та внутрішньої єдності в Україні, а також для промотування спільних цінностей. Участь у програмі сприятиме взаєморозумінню та культурному розмаїттю в Україні через внутрішню-культурну мобільність та проектні ініціативи.

Програма «Гранти національної співпраці» надає гранти для українських інституцій із щонайменше двох несуміжних областей України на реалізацію спільних проектів у сфері культури та креативних індустрій. Подача проектів відкрита лише для організацій з України, зокрема для організацій громадянського суспільства, організацій державного сектору та приватних організацій (також і прибуткових), що працюють у культурному та творчому секторах.

Участь у вищезазначених програмах сприятиме підвищенню обізнаності про важливість культури для економічного розвитку та соціальної єдності; розвитку знань та спроможності діячів, що працюють у культурному та творчому секторах; стимулювання ширшої участі громадськості у культурних заходах тощо. Зауважимо, що до культурних і креативних індустрій належать: архітектура;– архівна справа;– аудіовізуальні мистецтва (включаючи кіно, телебачення, інші мультимедіа);– бібліотеки та музеї;– видавнича справа;– візуальне мистецтво;– дизайн;– креативні простори та платформи взаємодії;– література;– матеріальна та нематеріальна культурна спадщина;– медіа (включаючи радіо, телебачення та онлайн-медіа);– мода;– музика;– перформативні мистецтва;– ремесла;– фестивалі.

За результатами першого конкурсу програми «Culture Bridges» у 2018 році підтримано 43 заявки із загальним бюджетом у майже 348000 євро у таких категоріях: фестивалі, візуальне мистецтво, матеріальна та нематеріальна культурна спадщина. Загалом, у рамках конкурсу отримано 544 заявки за всіма напрямками грантів. Заявники представляють усі області України. Європейські партнери, що взяли участь у конкурсі, представляють більш ніж 10 країн ЄС.

Одним із напрямів реалізації креативних індустрій повинно стати відродження старих міських районів із вже прокладеною інфраструктурою, що дозволяє економити на освоєнні нових територій. Інвестори радше вкладатимуть у розвиток історичного району або майданчика в історичному центрі, аніж деінде. Започаткування податку на нерухомість в Україні, унікальність та цінність історичної нерухомості сприятимуть наповненню місцевих бюджетів.

Історичні місцевості начебто мають свою власну особистість. І не дарма, адже будинки тут так само важливі, як і люди. Компактність забудови, людський масштаб споруд, співвимірність вуличного простору сприяє інтенсивності спілкування. Саме тому, в історичних районах найбільш вигідно відкривати власний бізнес, саме тому найбільш організовані і активні громади існують саме тут. Потужні і добре скоординована громада здатна піклуватись про свій район, підтримувати окремих членів, організовувати спільні та відкриті для всіх

заходи, зрештою, відповідати за стан історичного кварталу або будинку без залучення сторонніх коштів [8].

Історичні місця відображають нашу громадську, національну, державну ідентичність. Історичний спадок віддзеркалює культурний код та самобутність всієї нації, окремого регіону, міста, місцевості. Державна культурна політика значною мірою є питанням стратегічної ваги, що безпосередньо впливає на безпеку та незалежність нашої держави. Історична архітектура та традиційне міське середовище формує уявлення про гармонію та естетичні смаки багатьох поколінь, програмує життєвий уклад, традиції та світогляд майбутніх українців.

Самоідентифікація нації спирається на історичні здобутки, сприймаючи, переосмислюючи та транслуючи їх у майбутнє, тим самим досягаючи безперервності і спадкоємності країни, спільноти, родини. Звернення до минулого, до пам'яті, втілених у матеріальній структурі та образах архітектурних споруд та історичних місць, має потужний освітній та творчий потенціал. Вчитися та винаходити нове найлегше у історико-культурних осередках, формувати образ історичного героя найкраще відвідуючи його помешкання, розуміти формування окремих історичних явищ та менталітету найпростіше подорожуючи визначними місцями країни, зрештою, зрозуміти втрату та смуток цілого народу найглибше можна лише на місці трагедії.

Важливим для реалізації креативних індустрій розвитку міста повинно стати приватно-громадське партнерство на засадах залучення громади як повноцінного учасника для успішного збереження культурної спадщини як основи креативної економіки. Її можна характеризувати як: постіндустріальну економіку, головною рисою якої є домінування сфери послуг над виробництвом; інформаційну економіку, що базується на використанні інформації – економіка знань; інноваційну економіку, головною рисою якої є безперервне продукування ідеї або нововведень, які орієнтуються на динамічні зміни на ринку споживання послуг; глобальну мережеву економіку, яка базується на взаємодії між «носіями» ідеї у світовому масштабі, завдяки мережі Інтернет. Пріоритетним напрямом креативної економіки повинна стати культурна політика певного регіону, просування бренду міста, формування його іміджу та індивідуальності.

Ми дійшли висновку, що креативні індустрії на сучасному етапі розвитку активно використовують культурну спадщину та мистецтво в якості ресурсу для створення нових туристичних продуктів та послуг. На жаль, в Україні не розроблено сталої моделі збереження історико-архітектурної спадщини. Існуючі норми мають характер примусу, жорсткого контролю та покарання за невиконання, що не сприяє заохоченню та стимулюванню недержавних ініціатив. В умовах непланової економіки, існування різних форм власності, не варто очікувати, що держава, як і в радянський період, повністю візьме на себе забезпечення ресурсної бази збереження і реставрації пам'яток та визначних місць. Українське законодавство практично не має відповіді на питання щодо узгодження пам'яткоохоронних вимог та права приватної власності. Країні бракує успішного досвіду приватної ініціативи або приватно-громадського партнерства у підтримці пам'яткоохоронної діяльності. Тож, постає питання

про створення умов та можливостей для зацікавлення і залучення різних учасників у збереження культурного надбання, про формування середовища заохочення взаємовигідної співпраці усіх зацікавлених сторін.

Часто громадські протести є єдиним можливим шляхом зупинення руйнації історико-архітектурних об'єктів. Проте такий підхід може гарантувати безпеку існування пам'ятки лише на короткий час. Цікавим є приклад успіху системи збереження культурної спадщини у англосаксонському світі, зокрема, Сполучених Штатах, який базується на продуктивній взаємодії приватного та громадського секторів. Зокрема, історія приватної ініціативи у збереження національних надбань США старша за Національну Службу Парків (National Park Service – агенція Міністерства внутрішніх справ США, аналог центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі культурної спадщини в Україні). Нині існує більше 160 партнерських організацій, що допомагають НСП у збереженні національних парків. Значна кількість національних парків функціонують виключно завдяки приватно-громадському партнерству.

Дослідження та аналіз досвіду Сполучених Штатів у сталому збереженні культурної спадщини, модифікований з метою відображення українського контексту, може слугувати моделлю для дієвої програми ініціювання й підтримки залучення приватного сектору до справи збереження культурного надбання України і реалізації креативних підходів до соціально-економічного розвитку міста.

Основною складовою креативної індустрії є історичний та культурний потенціал країни, рівень забезпечення доступу до нього, а також побутові умови проживання туристів. У число об'єктів культурного туризму входять: - історико-культурна спадщина (історичні території, архітектурні споруди і комплекси, зони археологічних розкопок, музеї, народні промисли, обряди, виступи фольклорних колективів); - культурні події (виставки, фестивалі, особливості життя населення: кухня, костюми); - культурні кластери, що формуються на основі розвитку креативної ідеї. Культурний туризм впливає на: - стимулювання місцевих ремесел, створення нових робочих місць, залучення молоді та безробітних на ринок праці; - актуалізацію культурної та архітектурної спадщини і джерело фінансових надходжень на охорону і реставрацію; - розвиток міжгалузевих напрямків співпраці; - вивчення регіональних культур з метою формування міжетнічної толерантності. Інтеграція окремих пам'яток культурної спадщини в туристичну мережу стимулює затвердження окремих програм реставрації, створення нових іміджевих музеїв, скансенів, ресторанів традиційних страв, обладнання місцевими жителями гостьових кімнат для туристів.

Зауважимо, що сучасна креативна індустрія соціально-економічного розвитку міста передбачає маркетинг територій, який виступає принципово новим креативним підходом до соціальних змін і соціальних процесів у демократичному суспільстві. Вона передбачає зміну маркетингової стратегії з метою побудови нового іміджу різних видів туризму, адже саме туризм є потужною соціальною силою, яка потенційно здатна досягти найбільших

соціальних цілей. Саме тому, маркетинг територій інтерпретується як реалізація маркетингової креативної парадигми у соціально-культурній сфері.

Однією з креативних індустрій території міста може виступати народне мистецтво, яке у сучасному соціокультурному просторі представлено, перш за все, народними художниками, народними майстрами, які передають традиційну культуру молодому поколінню; унікальні технології та техніки, художньо-стилістичні системи, мотиви та предмети народного мистецтва. Народне мистецтво - це не «застигла форма», яка існує поза часом і простором, воно повинно розвиватися відповідно до поточних вимог до продукції та технологій виробництва.

Народне мистецтво - це оригінальна форма діяльності, яка має складний соціальний та економічний потенціал. З одного боку, це технологічна сфера народної творчості з усіма ознаками малого та середнього промислового виробництва унікальних творів мистецтва. У той же час, відображаючи глибокі історичні коріння національної культури, вироби народних художніх промислів можуть реалізувати ефективну просвітницьку функцію, особливо необхідну в наш час. Народне мистецтво є важливою складовою національної культурної спадщини, збереження якої є обов'язком держави й пріоритетним напрямом державної культурної політики. У контексті цього варто говорити про необхідність пошуку нових інструментів стимулювання економічного розвитку регіонів та шляхів об'єднання зусиль зацікавлених сторін – місцевого бізнесу, органів самоврядування, об'єднаних територіальних громад (ОТГ) та представників народних художніх промислів, які дозволять створити нові виробничі системи (кластери). Як показує світовий досвід, саме такі виробничі системи є потужним інструментом для стимулювання економічного розвитку регіонів і окремих міст.

Попри депресивний стан розвитку народних художніх промислів варто зазначити, що народні художні промисли не тільки одна зі складових збереження цінностей і підтримки традицій, а й стратегічний ресурс розвитку території. Організації народних художніх промислів є невід'ємним елементом регіональної економіки, оскільки створюють робочі місця в різних галузях і беруть участь у відтворенні регіонального сукупного продукту. Сфера народних художніх промислів та ремесел бере участь у формуванні іміджу регіону, шляхом презентації традиційного мистецтва на зовнішніх ринках. Окрім того, висока художня цінність і наявність місцевого колориту народних художніх промислів і ремесел території є одним із чинників зростання туристичного ринку, оскільки дозволяють розкрити особливості регіональної культури. Підтримка, відтворення народних художніх промислів, вироби яких є невід'ємною частиною української народної культури, – важливий напрямок економічної та культурної політики будь-якого поліетнічного регіону. Однак, незважаючи на високу значимість і актуальність проблеми оцінки потенціалу розвитку галузі народних художніх промислів, на сьогоднішній день вона не знайшла свого відображення в програмах розвитку регіонів [15].

Популяризація народних художніх промислів дозволяє розвивати нові маркетингові комплекси, які спрямовані на створення малої індустрії

інфраструктури (наприклад, заклади харчування, готелі, малі архітектурні форми, де предмети й інтер'єри були б виконані в стилі виробів регіональних НХП та ремесел); створювати комплекс геоінформаційних ресурсів, таких як сайти, представництва в соціальних мережах, друковані видання з метою залучення туристів та місцевого населення, що мають намір відвідати етнорегіони України й виявляють інтерес до вивчення історії рідного краю; сприяє розвитку народних художніх промислів та ремесел України як інструменту підвищення рівня зайнятості населення, зменшення трудової міграції, що сформує мультиплікативний ефект в економіці та соціальній сфері як регіону, так і країни в цілому.

Щодо розвитку ринку туристичних та рекреаційних послуг в Україні (на період до 2020 р.) визначено низку стратегічних пріоритетів, практична реалізація яких позитивно позначиться на зростанні конкурентоспроможності туристичних та рекреаційних послуг як на внутрішньому, так і на світовому ринку. Стратегічними пріоритетами розвитку ринку туристичних послуг в Україні слід визнати: заощадливе та раціональне відношення до об'єктів культурної спадщини на місцевому рівні для здійснення туристичної та рекреаційної діяльності; розроблення і затвердження Державної цільової програми розвитку туризму і курортів України на період до 2022 року; розвиток зеленого туризму у сільській місцевості; створення якісного та диверсифікованого туристичного продукту на основі раціонального використання наявних на місцевому рівні туристичних та рекреаційних ресурсів.

Як показало наше дослідження, останні десять років в Україні спостерігається приріст виїзного туризму у 2018 році в порівнянні з минулим періодом і складає 30%.

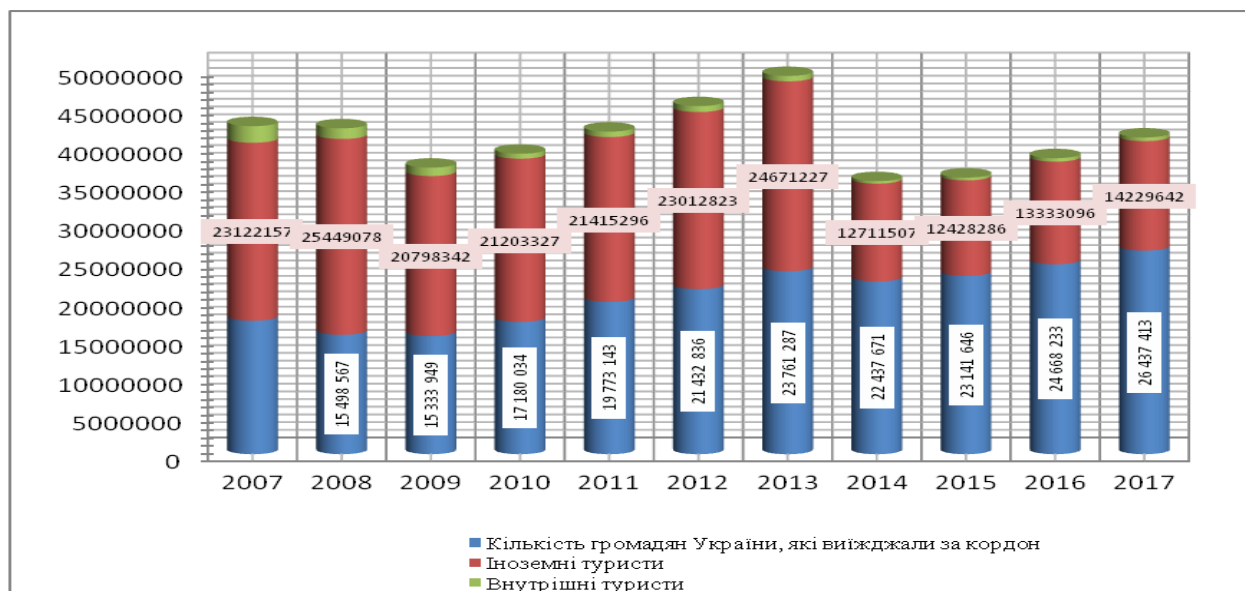


Рисунок 6.1 – Діаграма динаміки туристичних потоків в Україні за 2007-2017 рр.

Зважаючи на статистичні дані щодо того факту, що 77% українців ніколи не виїжджали з країни, потенціал ринку туристичних послуг України, зокрема й

індустріального спрямування далеко не вичерпаний і має великі потенційні можливості.

Однією зі складових креативної індустрії розвитку сучасного міста виступає проблема побудови єдиного соціального простору, який би передбачав універсальну систему соціального забезпечення, єдині соціальні стандарти, прийняття універсального соціального законодавства на основі проголошення принципів соціального партнерства, як механізмів та форм їх втілення.

В процесі реалізації принципів соціального партнерства, зокрема побудові партнерських стосунків між владою й громадськістю, передбачається налагодження особливого виду комунікації як системи взаємозв'язків і взаємовідносин. Мова йде про громадські слухання, організацію соціальних дискусій, діалогові форми взаємодії громадських організацій із владою, відкритість інформаційних потоків у поясненні змісту державної політики, що гарантує максимальну свободу в обговоренні суспільних проблем. Важливим при цьому є розбудова горизонтальних мереж громадської активності суспільства: громадських організацій, асоціацій, товариств тощо. Рівень розвитку горизонтальної мережі громадської активності суспільства свідчить про рівень його самоорганізованості, здатності до самовиживання, самовідтворення та саморозвитку, що є ознакою діалогічної форми взаємодії. Елементами діалогової комунікації з представниками громадськості будуть консультації засобами механізмів телефонування, опитування, телефонні гарячі лінії, інформаційні технології, маркетингові опитування для з'ясування сегментації ринку пропонованих соціальних послуг.

Одним з інструментів соціального аспекту креативної індустрії є спонсорство та благодійність компанії, як інструменти завоювання довіри споживачів; додатковий інформаційний привід для анонсування діяльності компанії в засобах масової інформації. Цікавим прикладом є Програма розвитку туризму у Дніпропетровській області на 2014 - 2022 рр., яка ставить своїм завданням формування виняткового і різноманітного туристичного продукту, просування його на внутрішньому та міжнародних ринках шляхом рекламно-інформаційної кампанії.

Одними з пріоритетних завдань розвитку туризму в Дніпропетровській області визнані: включення індустріальних об'єктів Дніпропетровщини до Європейського маршруту індустріальної спадщини (ERIH); розвиток промислового туризму; створення хостелів на базі гуртожитків ПТНЗ та ВНЗ; популяризація сільського зеленого туризму тощо. Наголошується в Програмі на значному рекреаційному потенціалі області, а саме: в області 114 природно-заповідних територій і об'єктів; 51 пам'ятка природи, 8 парків-пам'яток садово-паркового мистецтва; 3 заповідні урочища. На території Дніпропетровщини 84 готелі, 130 баз відпочинку; зареєстровано 240 туристичних організацій, з яких близько 200 працюють у сфері міжнародного туризму.

У даному контексті актуалізується такий інструмент креативної індустрії як партнерська взаємодія бізнесу й населення, в процесі якого відбувається ефективне управління просторовим розвитком ринку туристичних послуг й оптимізація освоєння соціального простору. Пріоритетним повинна стати

соціальна відповідальність бізнесу, спрямована на створення внутрішніх соціальних програм (відповідальність керівництва компанії, розвиток взаємовідносин тощо) та на захист інтересів найманих працівників і роботодавців й баланс інтересу сторін [8].

Велике значення має інформування громадськості про діяльність туристичної фірми через відомості пізнавально-подієвого характеру в засобах масової інформації, проведення днів туризму, ініціативні конкурси, спортивно-видовищні заходи тощо.

Сьогодні, зважаючи на віртуалізацію соціального життя суспільства, набувають значущості електронні інструменти маркетингу й реклама туристичного продукту в Інтернет. Важливим елементом повинно стати створення й функціонування туристично-інформаційного центру й регіональної логістичної системи рекреаційної сфери регіону. Це дасть можливість споживачам туристичних послуг отримувати безкоштовну туристичну інформацію, популяризувати туристичну територію, забезпечити їх зручними картосхемами турів, донести інформацію до маломобільних громадян. Для нас важливим було визначення туристичної послуги, як «сукупності дій у сфері обслуговування, спрямованих на забезпечення і задоволення потреб туриста, що відповідає цілям туризму, характеру і спрямованості турпродукту і не суперечить принципам моралі» [1]. Саме в такому контексті відбувається формування організації територіального маркетингу як системи взаємодії між виробниками послуг та їх споживачами на конкретній території.

Якщо сама громада не розуміє цінності своєї культурної спадщини, не бачить серед пріоритетів розвиток місцевих промислів та творчих особистостей (які просто мігрують до сприятливіших екосистем), не вбачає за потрібне відвідувати творчі заходи та займатися культурним самовираженням – вона не здатна до розвитку та самовдосконалення. Саме тому, важливим є розробка і впровадження креативних індустрій, які використовують культурну спадщину та мистецтво в якості ресурсу для створення нових сенсів, продуктів та послуг.

Зауважимо, що політика ЄС в галузі культури на 2015-2018 роки була сфокусована навколо 4-х пріоритетів: доступності та інклюзивності культури; культурної спадщини; культурних та креативних секторів; розвиток креативної економіки та інновацій; промоцій культурного розмаїття, мобільності та культурної дипломатії

У даному контексті важливим є інтеграція об'єктів культурної спадщини до місцевої бізнес-системи та використання цифрових технологій для формування привабливості територій (з метою широкого доступу до мистецького та художнього контенту).

Великі індустріальні міста з насиченою підприємствами промислового комплексу інфраструктурою, виробничі процеси яких забруднюють навколишнє середовище, є прикладом ігнорування законів розвитку і відтворення природоресурсної бази. Саме тому, традиційним є упереджене ставлення громадськості до депресивних територій.

Вирішення проблеми потребує значної роботи щодо відтворення гармонізації відносин між особистістю, зокрема взаємоузгодження власних

потреб і природного довкілля, вивчення і впровадження в життя виробничих атракцій, ефективне використання антропогенних та техногенних ландшафтів, технологічних артефактів. Застосування місцевих ресурсів в якості туристично-рекреаційного потенціалу є перспективним на шляху подолання негативного іміджу регіону. Саме розвиток промислового туризму як креативної індустрії здатний зберегти регіональну ідентичність, стимулювати місцеву сферу послуг та зайнятість населення.

Світовий досвід свідчить, що промисловий туризм для самого підприємства - це, скоріше, боротьба за імідж, а опосередковано - за престиж того регіону, в якому воно розташоване. Для підприємств регіону процес формування іміджу соціально-орієнтованого виробництва шляхом перетворення його на об'єкт промислового туризму повинен стати складовою частиною стратегії інноваційного розвитку. Промисловий туризм краще будь-якої реклами, адже, побачивши на власні очі якісний процес виробництва, турист стає більш лояльним до виробника певної групи товарів та послуг. Ефективна реклама промислового підприємства, яка не потребує фінансових витрат - це дієвий засіб додаткового прибутку і все це поєднує в собі промисловий туризм. Велика кількість вітчизняних та зарубіжних туристів готові платити кошти, аби на власні очі побачити процес виробництва. Не тільки виробництво товарів, а й виробництво послуг можна перетворити на шоу для туристів без шкоди для виробничого процесу [11].

Сьогодні робляться впевнені кроки Кривого Рогу до розвитку промислового туризму, зокрема шахтного. Наприклад, ПАТ «Криворізький залізорудний комбінат» офіційно запровадив відвідування шахт підприємства. Екскурсії проводяться по п'ятницям і кожен бажаючий, звернувшись попередньо до туроператорів, може особисто познайомитися з підземними об'єктами.

З огляду на сучасні тенденції економічного розвитку, потужний промисловий потенціал нашого міста та необхідність диверсифікації економіки, промисловий туризм постає як нове перспективне явище, здатне перетворити Кривий Ріг на туристичний центр [17].

Промисловий туризм – це спеціалізований вид туризму, що поєднує відвідування об'єктів, породжених технологіями минулого та інноваційних сучасних інженерних споруд, з метою отримання психологічного, естетичного або дослідницького задоволення; організація групових чи індивідуальних турів або екскурсій до промислових об'єктів з урахуванням мети подорожі (задоволення пізнавальних, наукових, професійних, ділових, культурологічних та інших потреб) [9].

Цей вибір цілком обґрунтований, адже наше місто має багату індустріальну спадщину – понад 250 промислових об'єктів, серед яких шахти, кар'єри, відвали, штольні, штреки, гезенки, залишки гідротехнічних споруд, фрагменти стародавніх гірничопромислових ландшафтів, робочих поселень і т.д.

Світова практика розвитку промислового туризму - це цифри, які говорять самі за себе: у Франції близько 1700 компаній пропонують екскурсії на виробничі об'єкти, в Англії шоколадну фабрику Кедберрі відвідують щороку

400 000 чоловік; улюбленими місцями туристів стали заводи BMW, Audi, тематичний парк Volkswagen's Autostadt в Німеччині, Legoland в Данії та ін.

Потенціал Кривого Рогу в даному напрямку значно більший. Можливість організації шахтного, кар'єрного, відвального, провального та фабрично-заводського підвидів індустріального туризму на базі наявних антропогенних ландшафтів дозволить значно підвищити туристичний імідж регіону.

Площа Кривого Рогу – 425 км2	45 працюючих шахт з видобутку залізної руди
Гірничопромислові ландшафти складають 48,8% території	41 кар'єр
Індустріальна спадщина включає більше 800 виробничих об'єктів, старих залізниць, гідротехнічних споруд тощо	89 відвалів
	26 провальних зон в полях підземних рудників
	15 шламосховищ і гірничорудних комбінатів
	34 спелестологічних об'єктів: 12 відкритих стволів шахт, 3 штреки, 11 штолень, 2 підземні виробки тощо
	6 енергетичних підприємства
	5 металургійних підприємств
	28 машинобудівних заводів
	5 хімічних заводів
	14 будівельних підприємств
	9 деревообробних підприємств

Рисунок 6.2 – Промисловий потенціал м. Кривого рогу [17]

Промисловий туризм можна вважати ефективним інструментом формування туристичної привабливості регіону, в якому домінуючий вид господарської діяльності, на жаль, не сприяє забезпеченню екології довкілля. Існуюча індустріальна спадщина Криворіжжя потребує значної уваги до соціально-економічного ефекту, який можливо досягнути існуючими туристичними ресурсами. В першу чергу, мова йде про екологічну рівновагу довкілля, адже індустріальний туризм Криворіжжя - це не товар масової культури. Екологічні компоненти повинні враховуватися, а отже повинні змінюватися інструментальні цінності промислового туризму як соціокультурної практики. Прикладом можуть слугувати екскурсії: «Північне саяво Кривого Рогу», «Кривий Ріг – шахтарський», «Спуск в діючу шахту» тощо; оглядові «Нічний Кривий Ріг з висоти Петровського відвалу», «Кривий Ріг – місто руди й металу»; подієві «Фестиваль «Ніч індустріальної культури»; історичні «Вулицями старого міста», «Старий Гданцівський рудник», «До старих рудників Червоного пласта» та ін.

Позитивний іміджу промислового регіону буде формуватися більш успішно за умов: доступності екскурсій та інших туристичних послуг; задоволення пізнавальних потреб; культурно-просвітницькі акції; ознайомлення з неординарними, дивовижними результатами впливу технологізації промислового виробництва на геопросторову ландшафтну композицію. Саме промисловий туризм здатен задовольнити попит на екскурсії для певних соціальних груп населення, впливати на раціонально-бережливе ставлення й використання природних ресурсів. Зокрема, цікавим є досвід Криворіжжя щодо

висадки дерев та рослин на відпрацьованих відвалах мешканцями міста із залученням студентської молоді.

Набутий соціально-екологічний досвід може бути використаний під час організації і проведення екскурсій екологічної тематики. Впроваджені науковцями (В.Л. Казаков, І.О. Остапчук) [9] маршрути екологічних екскурсій в межах індустріального міста демонструють наслідки нераціонального використання ресурсів та розкривають можливості відновлення постіндустріальних ландшафтів. Розробка та впровадження інструментальних цінностей екотуристичної діяльності дозволить сучасній молоді визначити спектр якісних туристичних послуг, які створюватимуть найкращі умови для формування екологічної культури як якості особистості.

Ми вважаємо, що пріоритетним повинно стати формування сприйняття й ставлення до промислових об'єктів на основі нової моделі. Йдеться про розробку системи позиціонування нетрадиційного туристичного продукту. Нами була розроблена структурно-функціональна модель цієї системи, яка уявляє собою поєднання декількох підсистем: систематизації видів промислових об'єктів, стратегії позиціонування (диференціації продукту, знаходження своєї ніші, стратегія малих витрат) та інструменти їх реалізації. Важливою складовою системи є визначені нами інструменти реалізації суб'єктивного позиціонування нетрадиційного туристичного продукту, який уявляє собою індустріальна спадщина з її унікальними техногенними утвореннями. Важливим є реалізація цієї системи на практиці, а отже основними елементами її реалізації ми вважали: підготовку й поширення позитивної туристичної інформації, знання дискримінаційних бар'єрів цільової аудиторії та ін. Елементами суб'єктивного позиціонування були визначені: вивчення особливостей сприйняття промислових об'єктів, мотивації їх відвідувань, вивчення попиту на промисловий туризм тощо. Ці елементи спрямовані на цільове використання життєвого досвіду споживачів туристичних послуг, дозволяють їм досягти психофізичної релаксації, що в кінцевому рахунку призведе до створення позитивного туристичного іміджу промислового регіону. Саме промислові підприємства чи виробничі процеси дозволяють сформувати унікальну пропозицію для споживачів туристичних послуг, адже вони здатні дати нові враження, знання тощо.

Засвоєння туристами окремих етапів виробничого процесу, можливість доступу до індустріальних об'єктів демонструватиме відкритість підприємств до діалогу та комунікації зі споживачами туристичних послуг й посилить позитивну думку про туристичних об'єкт. Зауважимо, що витрати по організації екскурсій на промислові об'єкти є мінімальними, але вони мають велику інформаційну віддачу (реклама бренда, товарні лінії тощо), що впливає на конкурентоздатність території. Дослідник В.Л. Казаков вважає, що «в межах антропогенно-змінених територій набуваються навички гармонійних стосунків між людиною та природою, формується ресурсозберігаючий стереотип поведінки на рівні особистості» [9].

Структура промислових об'єктів міста Кривого Рогу достатньо велика й складна, вона включає багато різнопрофільних промислових підприємств.

Серед них є гірничо-промислові ландшафти, які мають європейське значення; унікальні інженерно-техногенні утворення тощо. Саме вони й складають туристичну привабливість Криворізького регіону, що у свою чергу потребує креативного підходу до організації екскурсій. Мова йде про організацію турів по промисловим об'єктам, створення унікальних індустриальних музеїв на основі якісних рекламно-інформаційних матеріалів. Важливим завданням повинно стати досягнення оптимального туристично-рекреаційного навантаження щодо збереження туристичних ресурсів, а отже системи ефективного позиціонування нетрадиційного туристичного продукту (рис. 6.4).

Проаналізований нами звіт про виконання Програми розвитку промислового туризму в Кривому Розі у 2017 році (затверджений Рішенням міської ради 31.01.2018 р.) показав, що загальна сума коштів, що передбачалася на виконання заходів Програми в 2017 році, становила 574 379,00 грн., з них: 424 379,00 грн. з міського бюджету, 150 000 грн. – кошти з інших джерел, не заборонених чинним законодавством України. За результатами проведеної роботи освоєні кошти з міського бюджету склали 354 582,00 грн. Крім того, протягом звітного періоду на реалізацію Програми було залучено інших коштів у розмірі 495 000 грн.

Для досягнення ефективності та якості реалізації Програми функціонує відділ промислового туризму на базі комунального підприємства «Інститут розвитку міста Кривого Рогу» Криворізької міської ради, працює міська робоча група з питань розвитку туризму в місті Кривому Розі, що забезпечує погодження нагальних питань, визначених Програмою.

Ми вважали за доцільне прослідкувати динаміку кількості екскурсантів, які скористалися послугами місцевих тур агентств у м. Кривий Ріг протягом 2014-2018 рр.

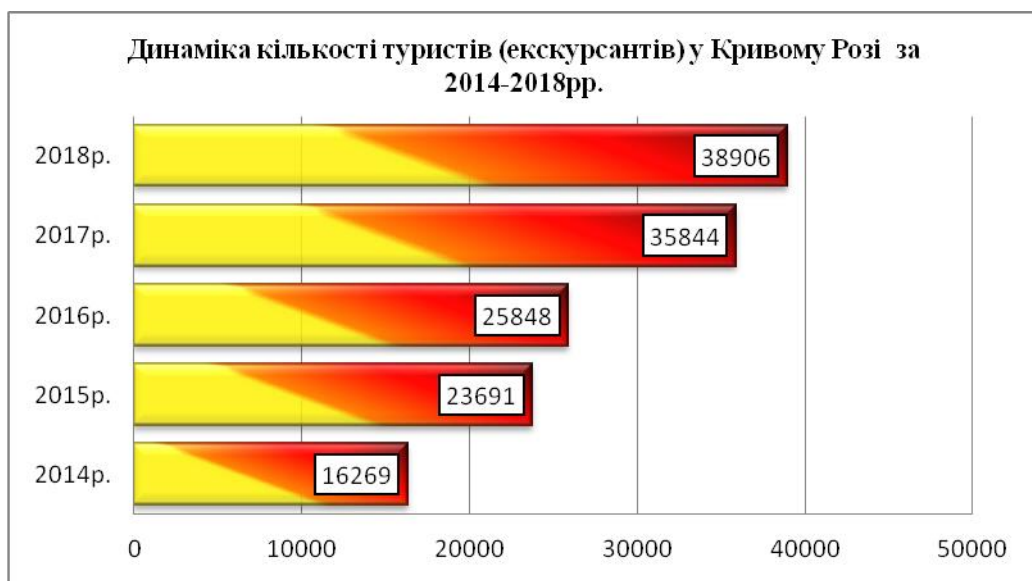


Рисунок 6.3 – Динаміка кількості екскурсантів у Кривому Розі за 2014-2018 рр.

Можна вважати ефективним чинником успішного розвитку промислового туризму розробку певної кількості туристично-екскурсійних маршрутів, які

потрібно постійно вдосконалювати й апробувати. Зокрема, у Кривому Розі таких маршрутів розроблено 71, вони різної складності. Найбільш цікавими визнані екскурсії: «Від головної новорічної ялинки міста вулицями старого рудника», «Рудники Червоного пласта – повна версія», «Південний гірничо-збагачувальний комбінат зі спуском в діючий кар'єр», «Масовий вибух в діючому кар'єрі Південного гірничо-збагачувального комбінату», «Понад шахтою «Ювілейна», «Кривий Ріг – Зимовою зона відчуження», «Зимовий Гранд-Каньйон», відвідування майстерні художньої ковки «АРТІНІ», «Унесок європейських народів у історію Кривбасу», «Горами над Сухою Балкою», «Золоте озеро», «Криворізькі «ейфелеві вежі», «Народження Криворізького салюту», розроблена програма одноденного туру «Кривий Ріг унікальний».

Важливий вклад у розвиток туристичної індустрії міста роблять туристичні агентства, які здійснюють організацію та проведення екскурсій містом. Таких агенств у місті Кривому Розі шість. Саме вони здійснюють активний продаж такого нетрадиційного туристичного продукту як промисловий туризм.

Різноманітність маршрутів сприяє зростанню зацікавленості екскурсантів як внутрішніх, так і зовнішніх, унаслідок чого спостерігається позитивна динаміка зростання кількості екскурсій та екскурсантів, які відвідали місто.

Таблиця 6.1 - Аналіз проведення екскурсій та охоплення екскурсантів у 2016 - 2017 роках

	Одиниці виміру	2016 рік	2017 рік	Темп зростання, рази
Усього екскурсій, у тому числі за інформаційної підтримки Інституту розвитку міста	одиниць	1 442	2 299	1,6
		471	529	1,1
Усього екскурсантів, у тому числі за інформаційної підтримки Інституту розвитку міста, з них:	осіб	25 848	35 244	1,4
		8 700	10 051	1,2
		178	225	1,3
		1388	2348	1,7
іноземців				
з інших міст України				

Для забезпечення подальшого розвитку промислового туризму й досягнення європейського рівня потрібно більш активно залучати іноземних туристів. Виконанню цього завдання сприятиме рішення міської ради від 22.11.2017 № 2200 «Про погодження вступу комунального підприємства «Інститут розвитку міста Кривого Рогу» Криворізької міської ради до Асоціації «Європейський маршрут індустріальної спадщини». Наразі проводяться заходи щодо вступу підприємства до Асоціації ERIH.

Незабутні враження про місто як край, багатий історичною й культурною спадщиною, дарує криворіжцям відеогалерея комунального закладу культури «Міський історико-краєзнавчий музей»: де у 3D форматі можна переглянути відеоматеріали, що презентують Кривий Ріг як промислове, духовне, культурне та туристичне місто. 3D відеогалерея демонструє різноманітні відеофільми, що

презентують Кривий Ріг як промислове, духовне, культурне та туристичне місто, а це: віртуальна художня галерея живописних робіт криворізьких художників із циклу «Відомі митці Криворіжжя», «Моє місто», «Кривий Ріг – моє місто», «Театральне Криворіжжя», «Місто – довжиною в життя», «Кривий Ріг» з використанням сучасних кінотехнологій.

У 2017 році у 3D-відеогалереї проведено 421 екскурсію, яку відвідало 3 776 осіб, серед яких учасники антитерористичної операції на сході України, ветерани, діти з інвалідністю, іноземні гості.

Ми вже наголошували, що пріоритети розвитку туризму та рекреації в контексті дотримання стандартів екологічно безпечного, сталого розвитку стають головним трендом країн ЄС до 2020 року. Про це йдеться у Європейській хартії екологічно безпечного туризму на захищених територіях (European Charter for Sustainable Tourism in Protected Areas). В країнах ЄС сформовано комплекс вимог щодо розвитку туризму, у т.ч.: поінформованість (громадськості, споживачів) щодо принципів функціонування «захищених територій» як спадщини людства, яка має бути збережена для наступних поколінь; дотримання стандартів екологічності, що враховують інтереси, безпеку та потреби довкілля; захист і покращення природної і культурної спадщини місцевих територій, недопущення знищення унікальної туристично-рекреаційної спадщини на місцях через загрози антропогенного навантаження [20].

Індустріальний туризм є важливою складовою формування туристичного іміджу регіону, адже проведення промислових екскурсій задовольняє потребу людей в відпочинку, пізнанні; дуже часто ділова подорож пов'язується з відвідуванням підприємств. Вчені визначають сутність терміну «промисловий (індустріальний) туризм з різних точок зору: як позначення подорожей до місць, що стосуються промисловості (В.О. Сорочан); як спосіб вивчення промислової архітектури, дослідження ландшафтів індустріального значення (В.С. Пацюк). Індустріальний туризм як частина ринку надання туристичних послуг популяризує шахтний туризм, відвідування підприємств харчової промисловості, кар'єрів та туризм до місць техногенних катастроф (таких як Чорнобильська АЕС) [11]. З кожним роком збільшується частка об'єктів індустріального туризму в структурі комплексу всіх туристичних ресурсів України.

Ми дійшли висновку, що Дніпропетровська область є найбільшим регіоном зосередження промислових об'єктів в Україні, а все тому, що в ній зосереджений індустріальний гігант – місто Кривий Ріг. В Криворіжжі зберігається велика індустріальна спадщина яка складається з: залишків (понад 800) промислових об'єктів, гідротехнічних будов, залізниць, мостів, давніх гірничопромислових ландшафтів тощо. В місті досить розвинена туристична інфраструктура, яка налічує 12 закладів тимчасового перебування, 413 об'єктів громадського харчування, 66 туристичних організацій; багато музеїв, розважальних центрів, спортивних баз, декілька театрів та цирк [17].

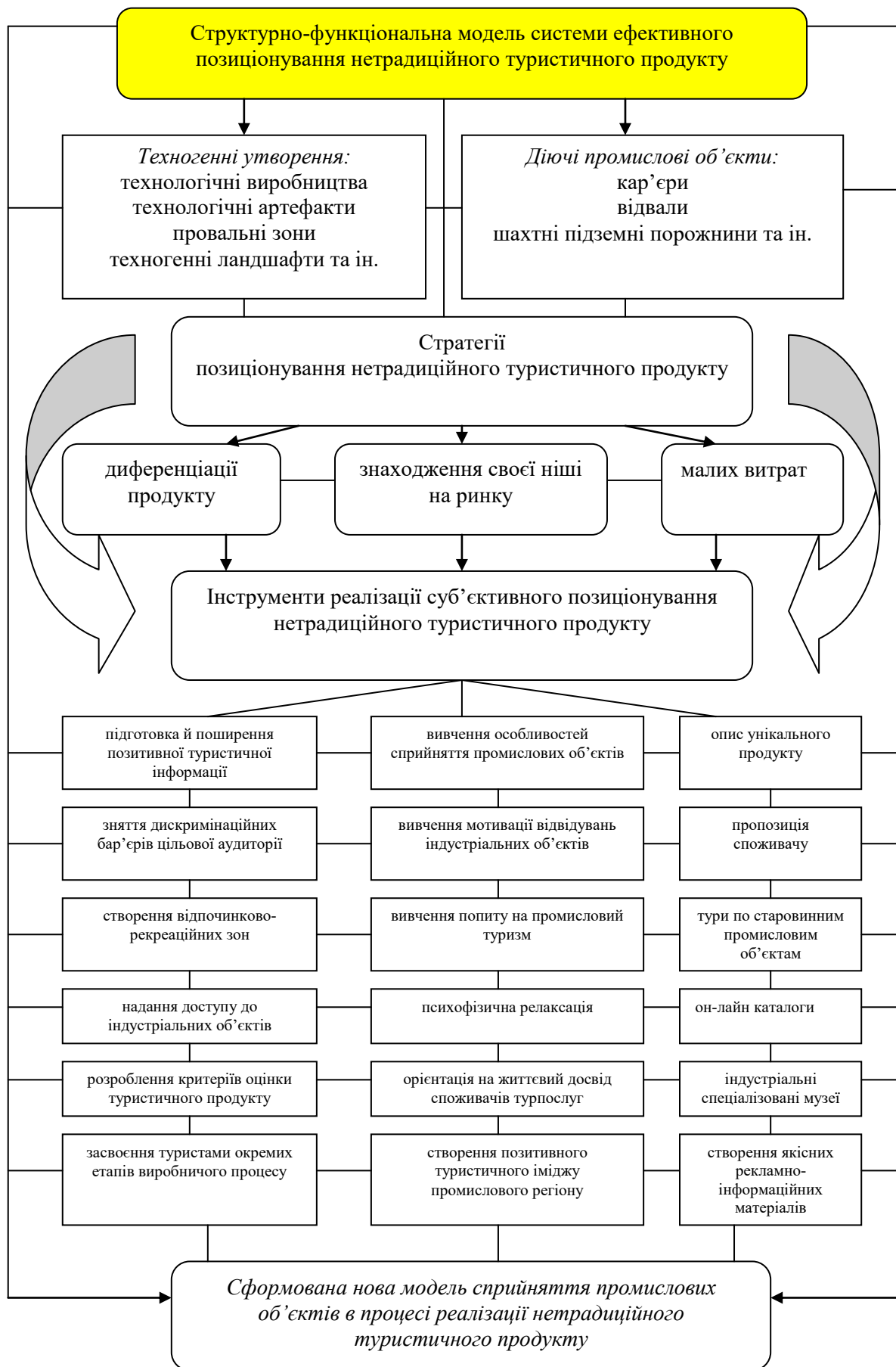


Рисунок 6.4 – Структурно-функціональна модель системи ефективного позиціонування нетрадиційного туристичного продукту (складено автором)

В стратегічному плані розвитку міста кривого Рогу на період до 2025 року зазначається що в місті буде відбуватися розвиток туристичної галузі за рахунок: розвитку креативної індустрії; реалізації проекту «Відкриті двері»; проведення «круглих столів»; розробки та реалізації нових екскурсійних маршрутів; об'єднання суб'єктів розвитку промислового туризму в туристичний кластер; вступу до Міжнародного комітету індустріальної спадщини; включення об'єктів Кривого Рогу до списку об'єктів Світової спадщини ЮНЕСКО; створення закладів тимчасового проживання для дітей і підлітків та хостелів; формування індустріальної культури в молоді міста; позиціонування міста як центру промислового та геологічного туризму [15].

Промислові екскурсії в Кривому Розі - це ідеальна стратегія залучення молоді, студентів, тих хто себе ще не знайшов до роботи в цих організаціях, це осередок пошуку зацікавлених в праці кадрів. Тому, в рамках стратегічного розвитку промислового туризму в Кривому Розі був підписаний меморандум між Виконавчим комітетом Криворізької міської ради та деякими промисловими підприємствами міста, такими як: Центральний, Північний, Південний та Інгулецький гірничозбагачувальні комбінати; «Арселор Міттал Кривий Ріг», «Криворізький залізорудний комбінат», а також «Криворізький ремонтно-механічний завод».

Ми повністю погоджуємося з думкою про те, що проведення промислових екскурсій на підприємства впливає не тільки на залучення нових кадрів, а й створює позитивний імідж регіону в цілому [13]. Відкритість підприємств для відвідувань дає змогу українським та іноземним туристам ознайомлюватись з їх виробничими процесами, умовами праці, підвищувати свій загальний рівень розвитку. Такі екскурсії – це сильний маркетинговий хід, тому що підприємство має можливість продемонструвати свою потужність, переваги над конкурентами, залучити нових покупців або інвесторів, за рахунок чого підвищити свої доходи [11].

Отже, туризм в Україні розвивається досить непогано, хоча не вистачає залучення іноземних туристів до відвідування України, що негативно впливає на економіку країни. Але, розвиток промислового туризму в такому великому індустріальному регіоні як Кривий Ріг, дасть змогу покращити рівень ринку туристичних послуг країни і покращити її світовий імідж, як країни осередку найбільш привабливого індустріального екскурсійного регіону. Тож, для досягнення цієї мети, повинні постійно впроваджуватись і виконуватись програми промислового туризму в місті, а також залучатись додаткові кошти для покращення інфраструктури для прийому іноземних туристів.

Отже, використання креативних індустрій як маркетингового інструменту соціально-економічного розвитку міста, дозволить реалізувати варіативність інструментів комунікації (публічні консультації, відкритий метод координації, структурний діалог та ін.) та конструктивної взаємодії громадських організацій із владою. Це дозволить налагодити механізм зворотного зв'язку та гнучке реагування на зміни у запитах споживачів туристичних послуг й сприятиме соціально-економічному розвитку території сучасного міста.

Список літератури

1. Бартошук О.В. Моделі розвитку індустрії туризму (зарубіжний досвід) / О.В. Бартошук // Держава і регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2011. – №2. – С. 62 – 68.
2. Біла С.О. Стратегічні пріоритети розвитку туристичних послуг в Україні та перспективи підвищення їх конкурентоспроможності на світовому ринку / С.О. Біла // Стратегія розвитку України. – 2016. - № 1. – С. 17 – 23.
3. Божко Л.Д. Роль індустріального туризму в інтенсифікації мобільності та гуманізації технологій в Україні / Л.Д. Божко // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Історія науки і техніки. – Х. : НТУ «ХПІ», 2014. - № 30(1073). – С. 28 – 37.
4. Голубков Е.П. Основы маркетинга / Е.П. Голубков. – М. : Финпресс, 1999. – 656с.
5. Gorina G.O. Activities of the international the travel&induatry / G.O. Gorina // Актуальні проблеми економіки. – 2015. - № 10(172).– С. 13-18.
6. Децентралізація: результати, виклики та перспективи / Результати соціологічного дослідження [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dif.org.ua/article/detsentralizatsiya-rezulbtati-vikliki-i-perspektivi>
7. Індустріальний туризм: реалії та перспективи: Матеріали І-го Міжнародного науково-практичного форуму / Редкол.: Я.В. Шрамко, В.Л. Казаков та ін.. – Кривий Ріг: Вид. Р.А. Козлов, 2013. – 228 с.
8. Інформаційно-аналітичні матеріали до парламентських слухань на тему: «Розвиток туристичної індустрії як інструмент економічного розвитку та інвестиційної привабливості України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rada.gov.ua/news/Novyny/Parlamentski_slukhannya/127696.html
9. Казаков В.Л. Техногенний туризм в системі природокористування / В.Л. Казаков // Екологія і раціональне природокористування: збірник наукових праць. – Суми: Сумський педагогічний університет, 2006. – С. 221 – 229.
10. Матузко М.С. Екскурсійні об'єкти Кривбасу / М.С. Матузко // Географічні дослідження Кривбасу. Матеріали кафедральних науково-дослідних тем. – Вип. 4. – Кривий Ріг: Видавничий дім, 2009. – С. 144 – 146.
11. Мешко Н.П., Карплюк К.В. Розвиток промислового туризму як напрям у міжнародному туристичному іміджі Дніпропетровського регіону / Н.П. Мешко, К.В. Карплюк // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Світове господарство і міжнародні економічні відносини». – 2015. – Вип. 7. – С. 40 – 47.
12. Офіційний сайт World Tourism Organization. UNWTO [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www2.unwto.org/ru>
13. Офіційний сайт Всесвітньої ради з подорожей і туризму. World Travel and Tourism Council WTTC [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wttc.org>
14. Пацюк В.С. Індустріальний туризм і перспективи його розвитку в Україні / В.С. Пацюк // Наукові записки Вінницького державного педагогічного

університету ім. М. Коцюбинського. – Серія: Географія. – Вінниця, 2008. – Вип. 15. – С. 82 – 85.

15. Регіональні стратегії розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavna-rehional-na-polityka/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/regionalni-strategiyi-rozvitku/>

16. Рекреаційно-туристичний комплекс України: монографія / За ред. М.І. Долішного. – Львів, 1997. – 259 с.

17. Стратегічний план розвитку міста Кривого рогу на період до 2025 року. Випуск 2016. – с. 56. Режим доступу: https://ig.krmisto.gov.ua/dwn/citycard/strategic_plan_2017_ua.pdf

18. European Commission (2017) Mapping of Cultural Heritage actions in European Union policies, programmes and activities. – P.5,6.

19. Eurostat [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Tourism_statistics

20. Statystychnyy EKSPRES-VYPUSK za 2017r. [Statistical EXPRESS-DISCOUNT for 2017]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 20 December 2018)

21. Statistical EXPRESS-DISCOUNT for 2017. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 20 September 2018) (accessed December 05, 2018).

22. UNWTO Tourism Highlights, 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eunwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>

РОЗДІЛ 7. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ УПРАВЛІННЯ МАРКЕТИНГОМ ТЕРИТОРІЙ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ⁷

В умовах складної економічної і політичної ситуації мешканці територій стикаються із проблемою погіршення умов існування, зниженням рівня життя, умов праці, поганою екологією. Для вирішення цих та інших проблем виникає потреба у розробці та впровадженні комплексної програми розвитку економічної і соціальної сфери територій. Цим пояснюється необхідність використання нових підходів поліпшення їх життєдіяльності. Застосування інструментів маркетингу для розвитку територій допоможуть створити такі можливості: для споживачів – різноманітність і якість товарів; для виробників – підвищення кваліфікації робочої сили, близькість сировини; для підприємців – сприятливі правові умови ведення бізнесу, зручне розташування ринків збуту; для туристів – туристичний сервіс; для інвесторів – своєчасне повернення інвестованого капіталу.

Маркетингова концепція просування інтересів території застосовується нещодавно. Цей напрямок досліджується іноземними та вітчизняними вченими, серед яких найбільш відомі є праці Ф. Котлера, Дж. Р. Еванса, Дж. Хоукинса, Р. Флоріда, А. Шромніка, Т. Сачук, В. Сурніна, А. Панкрухіна. Міжнародні експерти, такі як Ф. Котлер, Дж. Бейлі, Дж. Ешворт, К. Асплунд – у своїх роботах надають рекомендації щодо теорії маркетингу територій, а також наводять приклади практичного їх застосування. Інші дослідники, підходячи до проблеми, розставляють акценти з точки зору наявних ресурсів, це: А. Панкрухін, А. Лавров, І. Князева. Автори І. Афанасьєв, В. Васильєв, П. Горішевський, Є. Ромат – відводять велику роль правильному формуванню іміджу території, а також обґрунтовують умови ефективності іміджу. На їх думку, він повинен бути привабливим та відповідати дійсності. Не залишили поза увагою питання розвитку маркетингу території вітчизняні дослідники, які розкривають окремі сторони проблеми: М.Окландер, Е. Михайленко – наводять методичні розрахунки ефективності маркетингу території, Є. Ромат – стратегічні комунікації і брендинг території. Це свідчить про актуальність даної проблеми, вказує на її сучасність та зацікавленість нею різних кіл суспільства. При цьому, усі автори для вирішення питання ефективного розвитку території обирають один із факторів комплексу проблем. Для того, щоб питання було вирішено, потрібно розвивати території, наприклад, в такій послідовності: для її мешканців, як туристичні, як інвестиційні.

Поняття «маркетинг територій» вперше було наведено в роботі американських вчених Дж. Бейли, Дж. Ешворта та Х. Вуда спершу, як «регіональний маркетинг», «муніципальний маркетинг», «маркетинг міст», а потім, як «маркетинг території». Серйозним кроком у розвитку маркетингу територій стала робота Ф. Котлера «Маркетинг міст». Залучення інвестицій, підприємств, мешканців та туристів у міста, комуни, регіони та країни Європи»,

⁷ М.В. Гакова, асистент; О.М. Данкеєва, асистент, Донецький університет економіки та торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)

яка була надрукована у 2005 році, де автор наголошує на необхідності маркетингового підходу до управління різними територіями. Ця праця породила численні дискусії, які сприяли появі нових наукових течій. Проаналізуємо ряд визначень спеціалістів у цій галузі (табл.7.1).

Таблиця 7.1 – Дефініції «маркетинг території»

Автор	Дефініції
Дж. Ешворт	процес, за допомогою якого місцеві заходи пов'язуються як можна ближче до потреб цільових клієнтів задля максимально ефективного соціально-економічного функціонування даної території [1, с.11].
Ф. Котлер	маркетинг в інтересах території, її внутрішніх суб'єктів, а також зовнішніх суб'єктів, в увазі яких зацікавлена територія. Може бути розглянутий як маркетинг територій або як маркетинг на території [2, с.18].
А. Панкрухін	маркетинг, який розглядає в якості об'єкта уваги і просування території в цілому, здійснюваний як всередині, так і за її межами, і націлений на створення, розвиток, ефективне просування і використання конкурентних переваг даної території в її інтересах, в інтересах її внутрішніх, а також тих зовнішніх суб'єктів, у співпраці з якими вона зацікавлена [3, с.39].
М.Окландер	використання концепції, методології і технології маркетингу суб'єктами управління економічних систем макро- і мезорівнів (мезомаркетинг і макромаркетинг) [4, с.66].
А.Лавров	використання сукупності певних методів управлінського впливу на ринок. Виступає також елементом системи ринкових відносин, ці методи управлінського впливу спроектовані на мезорівень [5, с.35].
Т.Сачук	сучасна філософія управління територією, в основі якої лежить нове розуміння ролі та функцій територіальних органів влади [6, с.24].
Е. Агаларова	діяльність, пов'язана з розробкою комплексу заходів щодо підвищення іміджу та конкурентоспроможності території за допомогою основних маркетингових інструментів і технологій [7].
І. Маркова	це комплекс дій місцевої громади (населення, органів влади, представників бізнесу), спрямованих на виявлення та просування своїх інтересів для виконання конкретних завдань соціально-економічного розвитку території [8, с.289].
Великий тлумачний словник	спеціалізована маркетингова діяльність, яка здійснюється на певній території для формування привабливості і престижу території за допомогою виробничих, економічних, природних, соціальних і культурних ресурсів території [9].
Є. Голубков	територіальний маркетинг – це маркетинг в інтересах території, її внутрішніх суб'єктів, а також зовнішніх суб'єктів, в увазі яких зацікавлена територія. Він здійснюється з метою створення, підтримки або зміни думок, намірів і / або поведінки суб'єктів, зовнішніх по відношенню до даної території [10].
Т. Орлова	використання найбільш ефективних існуючих досягнень території і формування нових для залучення економічних агентів, які будуть здатні збільшити добробут городян [11].
С. Андреев	маркетинг місць спрямований на формування, збереження або зміну ставлення споживачів, посередників, контактних аудиторій до певних «місць». Для комерційної області - це економічні інтереси фінансових груп, виробничих підприємств, банків і т.д. У некомерційної – місця і об'єкти, що мають історичне значення, музеї, пам'ятники архітектури, архітектури, культури, бібліотеки і багато іншого [12].

Отже, згідно наведених дефініцій «маркетингу територій», основними його напрямками є: підвищення конкурентоспроможності визначеної території, збільшення престижу території, привабливості місця в цілому і, зокрема, розташованих на даній території природно-географічних, соціально-політичних, історико-культурних ресурсів. Маркетинг територій направлений на забезпечення та підвищення іміджу території, залучення зовнішніх інвесторів і участь в державних і міжнародних програмах, які здатні забезпечити розвиток конкурентоспроможності даної території.

Територія, як об'єкт маркетингової діяльності, є сукупністю умов діяльності людини (відпочинок, місце роботи, навчання тощо) у відношенні яких він пред'являє споживчий попит відповідно до своїх уподобань.

На думку Д. Башмакова [13], ці вимоги визначаються наявністю у території ресурсного потенціалу, який можна класифікувати і оцінювати наступним чином:

- матеріально-технічне оснащення – складний комплекс об'єктів, які забезпечують матеріальну основу процесів життєдіяльності людини на цій території, і включають себе: транспортну систему, систему громадянського та промислового будівництва, систему інженерно-технічного забезпечення [13, с.17];

- інфраструктура знання – сукупність взаємопов'язаних підсистем (заклади науки, культури, освіти) і видів діяльності, які забезпечують генерування, розвиток, поширення знання, що наповнюють сутність життєдіяльності місцевого населення [13, с.20];

- інфраструктура соціальних гарантій – сукупність державних і муніципальних підсистем управління, а також суспільних організацій, які забезпечують відповідний рівень життя кожному представнику місцевого населення. Включає наступні види організацій: охорони здоров'я, соціального захисту, спортивні організації та ін. [13, с.26];

- адміністративно-правова система – сукупність юридичних норм, правових інститутів та закладів, які регулюють суспільні відношення на даній території. До них відносяться: нормативно-правові акти, які приймаються на цій території, заклади влади, заклади виконавчої влади [13, с.29];

- природні фактори – наявність природних ресурсів, унікальні об'єкти природної спадщини;

- нематеріальні ресурси – сукупність уявлень, переконань, образів і думок цільових груп споживачів території, обумовлених її сприйняттям у результаті пошуку досвіду відвідування або інформаційного впливу, які посилюють привабливість і сприяють зростанню попиту на територію у якості об'єкту споживацької діяльності [13, с.33]. До них відносяться: художній образ території у творах мистецтва, символи території, репутація, історія, традиції, народна творчість та ін.

Отже, маркетинг територій кожної окремої території, є складним і різноманітним в залежності від характерного ресурсного потенціалу. Для його розвитку сукупність її наявних ресурсів потрібно перетворювати для належного рівня життя, роботи, відпочинку людей.

У своїх роботах А. Панкрухін узагальнив погляди дослідників і поділив мешканців території на резидентів і нерезидентів. Резиденти – основні споживачі території, для яких важливий достатній рівень життя. В свою чергу, він поділив їх на:

- 1) місцеве населення, яке постійно проживає на цій території;
- 2) промислові і комерційні підприємства;
- 3) культурні та релігійні установи;
- 4) освітні та наукові організації;
- 5) туристи [3, с.556].

Нерезиденти – фізичні особи, для яких важливими є такі чинники: кліматичні умови, розвиненість індустрії відпочинку та розваг, які були класифіковані А. Панкрухіним за термінами перебування в межах даної території, його цілям, роду занять [3, с.556].

Для того, щоб маркетинг територій формувався і розвивався, потрібно утворити належні умови життя, роботи і відпочинку населення певної території, яке є одним з факторів виробництва. Згідно з поглядами іноземного дослідника Г. Вули [15], саме місцеві жителі є «ключем» життєздатності території.

Відсутність на даний час маркетингового обґрунтування стратегій розвитку територій призводить до неповного врахування їх особливостей і інтересів. Це зумовлює необхідність пошуку чинників та методів маркетингу для вибору стратегій маркетингу територій, які б дозволили успішно функціонувати та розвиватися територіям.

При розробці маркетингових програм та стратегій розвитку територій, в першу чергу, повинно враховуватись потреби суспільства цієї території, поведінка людей в якості споживачів ресурсів території.

За дослідженнями Н. Власової [14], І. Князевої [17], щоб ефективніше створити умови розвитку маркетингу територій, потрібно визначити мету, стратегічні та тактичні цілі. Цілі можуть бути спрямовані на:

- створення престижу території;
- підвищення прибутковості бюджету;
- створення позитивного змїну інвестиційного клімату регіону;
- реалізації потенціалу регіону;
- залучення до регіону трудових, інтелектуальних ресурсів;
- виконання соціальних регіональних програм [17, с.56].

Перш ніж досліджувати стратегії, які використовуються при розробці і впровадженні маркетингу територій для пошуку найбільш ефективних напрямів, розглянемо, як порівнюють провідні сучасні маркетологи А. Панкрухін та С. Гаркавенко поняття основних інструментів маркетингу у розрізі його розуміння з маркетингом території (табл. 7.2).

Отже, згідно наведених тлумачень основних інструментів комплексу маркетингу, можна відзначити, що для рішення проблем, об'єктом дослідження вже є не окремі його інструменти, а їх складні комплексні сполучення, які здатні забезпечити життєдіяльність людини при допомозі управлінських процесів маркетингу, спрямованих на створення функціонування території, згідно вимогам суспільства. Розглянемо специфіку їх застосування більш детально.

Таблиця 7.2 – Порівняння визначень основних інструментів в обсязі поняття «маркетинг територій» та класичного маркетингу [16, с.76]

Інструмент	Класичне визначення маркетингу	Визначення в обсязі поняття маркетинг територій
1	2	3
Продукт (product)	це засіб задоволення певної потреби; ключовий елемент комплексу маркетингу, складовими якого є характеристики товару (дизайн, упаковка, розмір), сервіс, торгова марка та асортимент [18, с.25].	до цього інструменту традиційно відноситься: асортимент і якість цього продукту, а точніше, комплекс продуктів, які визначаються запитами внутрішніх, і зовнішніх споживачів ресурсів [19, с.26-29].
Ціна продукту (території) (price)	це засіб задоволення певної потреби; ключовий елемент комплексу маркетингу, складовими якого є характеристики товару (дизайн, упаковка, розмір), сервіс, торгова марка та асортимент [18, с.25].	це витрати, які несуть споживачі території. Ціна території складається з можливих статей витрат. Для жителів території це насамперед вартість життя, як інтегральний показник, рівень доходів, пенсій, соціальних пільг, а також вартість конкретних товарів і послуг на території [19, с.26-29].
Розміщення, розподіл, локалізація продукту (place)	регулююча дія всіх заходів, що спрямована на пересування продукції в просторі та в часі від місця виробництва до місця споживання [18, с.26].	Кожна конкретна територія зазвичай найкраще підходить для виробництва якихось певних товарів або послуг [19, с.26-29].
Комунікації (promotion)	процес передачі інформації від відправника одержувача за допомогою різних форм зв'язку. Передбачає ефективні контакти виробника з покупцями [18, с.26].	Просування території – це насамперед рекламна і PR-кампанії. Грамотно спланувати їх, розставити акценти, повністю використовувати наявні можливості – це основні завдання просування [19, с.26-29].

Територія є характерним видом товару, що визначає відповідні особливості його маркетингу і виступає в якості мега продукту. Він складається з багатьох приватних матеріальних і нематеріальних субпродуктів. У його структурі можна виділити наступні складові: туристичний продукт, інвестиційний продукт; житловий продукт; соціальний продукт; торгівля і сфера послуг; культурний і освітній продукт; відпочинок і спорт; громадський продукт та ін.

Інтерпретація цін у розрізі територіального маркетингу є важкою і складною. Регіон неможливо «продавати» як сукупність фізичних об'єктів. Єдина можливість «продавати» – це реалізовувати деякі елементи або частини території регіону. Ціни в контексті території, як правило, непрямі, нематеріальні і частіше за все виражаються не грошовими одиницями, оскільки вони більше пов'язані з створенням привабливих стимулів для споживачів товарів і послуг регіону. Складовими ціни регіону є наступні: вартість життя; вартість ресурсів для бізнесу; особливості оподаткування – наявність особливих податкових умов в різних регіонах тощо.

Наступний елемент 4Р – розподіл. Місія і цілі загального розвитку території та маркетингові цілі визначають додаткові можливості, пов'язані з відбором конкретних маркетингових інструментів. Беручи до уваги, що одні й ті ж об'єкти і атрибути території використовуються одночасно різними групами клієнтів, вони пропонують різні вигоди для покупців, особливу важливість набуває визначення конкретних потенційних клієнтів, тобто сегментація ринку. Процес сегментації і його наслідки мають вирішальне значення для ефективності маркетингового підходу.

Специфіка просування регіону, четвертого елемента комплексу маркетингу, пов'язана з процесом комунікації між територією і зовнішнім маркетинговим середовищем, яка складається з надання інформації і стимулювання територіальної пропозиції. Просування цінностей і іміджу території відтворює процес інформування потенціальних користувачів про його переваги і притаманні характеристики.

На наш погляд, комплекс маркетингу-мікс в контексті маркетингу територій повинен бути доповнено такими важливими складовими, як «люди» і «сервіс».

Так, неможливо реалізувати жодну з чотирьох представлених складових інструментів комплексу маркетингу без складової «люди», оскільки саме від них залежить комерційний успіх або поразка. У розрізі маркетингу територій до них відносяться: промислові і комерційні підприємства, економічна діяльність яких суттєво впливає на розвиток окремої території. Також, це місцеве населення, туристи (які є споживачами продукту маркетингу територій), з їх бажаннями, потребами, для задоволення яких створюється бізнес, які і є основним об'єктом уваги стратегії і тактики як маркетингу підприємства, так і маркетингу територій.

Сервіс – є невід'ємною характеристикою території, який містить в собі культуру, звичаї, традиції окремого регіону, його ментальність. Його врахування і застосування дозволить надати привабливості та забезпечить зручність процесу придбання територіального мега продукту або отримання послуги як резидентам, так і нерезидентам.

Узагальнюючи виявлені особливості комплексу маркетингу в контексті маркетингу територій, доцільно розкрити чинники, які будуть здатними забезпечити успіх території.

На думку А. Панкрухіна, одним із основних завдань маркетингу територій, є забезпечення її привабливості. Більшість територій не відмовилися б від розвитку особливих рис, що гарантують конкурентні переваги в суперництві територій. Для туристів це найчастіше – історико-архітектурні об'єкти. Також, завданням маркетингу територій є розвиток інфраструктури, яка забезпечить успіх території – ступінь цивілізованості ринкових відносин на цій території. На території повинно зручно жити, працювати і розвиватися, а для цього потрібно, насамперед, розвивати інфраструктуру житлових районів, промислових зон, в цілому ринкову інфраструктуру. Аргументи, що дозволяють управляти довгостроковим інтересом до території з боку її споживачів, поділяються на дві великі групи: аргументи функціонування й аргументи розвитку [15, 19, с.18-30].

До основних аргументів функціонування території відносяться: забезпечення особистої безпеки і охорона громадського порядку; стан і експлуатація житлового (у тому числі готельного) фонду; стан доріг, транспортне обслуговування; водо-, газо-, тепло-, електропостачання; прибирання сміття, наявність парків, благоустрій, наявність і розвиток шкіл, дитячих дошкільних установ. Для бізнесу це – податкові стимули, можливості або придбання, або оренди землі і компонентів інфраструктури тощо [15, 19, с.18-30].

Серед аргументів перспективності розвитку території, в першу чергу, можна віднести: виникнення нових і розвиток старих виробництв; динаміка виробничої та ринкової інфраструктури, комунікацій, рівень зайнятості та її структура; рівень добробуту; динаміка інвестицій, розвиток вищої освіти [18, с.18-30].

Розглядаючи маркетинг території щодо населення та персоналу, низкою авторів [1; 2; 14; 15; 17; 19] визначено, що території, які характеризуються різним станом справ, проблемами і потребами у сфері зайнятості, вибирають різні стратегії.

Так, території з низьким рівнем зайнятості і дешевою робочою силою можуть висувати це, як аргумент для залучення промисловців, підприємців сфери послуг, з метою створення нових робочих місць. Якщо робочих рук не вистачає, а робочих місць в надлишку, то території, прагнучи роздобути нові кадри, можуть підкреслювати, рекламувати позитивні можливості для проживання і перспективи зростання, високу заробітну плату, можливість вибору професії тощо. Можливий і адресний маркетинг, націлений на залучення на територію людей конкретних професій, визначених рівнів кваліфікації [18].

Науковці Н. Власова [14] та І. Князева [17] виділили ще ряд чинників формування сучасних маркетингових стратегій: по-перше, це зміна філософії, принципів і цілей розвитку території; по-друге – ідентифікація населення як реального учасника системи планування території, а також зміна характеру територіальних органів влади, які стають головними особами, відповідальними за соціально-економічний розвиток території, включаючи її благоустрій, безпеку та соціальний захист населення.

Стратегії маркетингу територій можна згрупувати за такими ознаками:

- 1) типи споживачів;
- 2) сфери діяльності та галузі;
- 3) економічні спрямованості (інвестиції, інновації, і т.д);
- 4) цільові пріоритети (стратегії конкурентоспроможності та ін.) [14,18].

В сучасних умовах стратегії повинні бути пристосовані до мінливого ринкового середовища. Зрозуміло, що вибір стратегії не обмежується наведеними різновидами; але вони досить різнопланові і можуть бути насичені різноманітним змістом. Але, основним чинником під час вибору стратегії розвитку маркетингу території повинні бути люди, які мешкають на цій території. Тільки з врахуванням їх інтересів, уподобань, запитів – результат виявиться найбільш ефективним.

Таким чином, розробка маркетингу територій є процес актуальний для сучасного розвитку суспільства, разом із тим складний та багатоплановий. Кожне місто формує власну композицію маркетингу територій. Успішність використання комплексу маркетингу визначається гармонійним поєднанням його інструментів та узгодженістю з стратегічними цілями розвитку міста. Розглядаючи даний вид маркетингу, необхідно ретельно вивчати дослідження цього питання різними науковцями. Загалом, якщо об'єднати розглянутий матеріал, можна підкреслити, що при розробці та застосуванні стратегій маркетингу території потрібно приділяти особливу увагу дослідженню особливостей окремо визначеної території.

Маркетинг території дозволяє робити весь цикл соціально-економічного розвитку більш цілісним і надає йому системність. Тобто, забезпечується більш чітке бачення стратегічних напрямків розвитку регіонів і міст, сприяє формуванню соціальної і економічної сфери, що відповідає потребам суспільства, дозволяє прогнозувати та планувати більш раціональне використання ресурсів.

Стратегічне управління маркетингом територій соціально-економічного розвитку регіонів сприяє виявленню можливостей до підвищення інвестиційного потенціалу й іміджу регіону, зростанню його конкурентоспроможності. Одним з найважливіших стратегічних напрямків управління маркетингом територій є інноваційний, промисловий і соціально-економічний розвиток регіону, що сприяє забезпеченню сталого економічного зростання і, як наслідок, підвищенню добробуту населення.

Парадигма стратегічного управління була виділена в самостійний напрям з початком наступу інформаційної епохи двадцятого століття.

Термін «стратегічне управління» був введений в науковий обіг в 1972 р., в статті Д. Шендель і К. Дж. Хаттамі [20].

Виділення характеристик в системі управління нового напрямку «стратегічне управління», дозволив визначити в ньому специфічні риси, які трансформувалися в основу методології теорії стратегічного управління, результатом чого став розвиток аналітичного прогнозування.

Аналіз різних трактувань і визначень сутності стратегічного управління дозволяє розкрити його зміст.

А. Т.Зуб стверджує, що «всі дефініції стратегічного управління можна звести до одного з трьох підходів: аналіз оточення, цілі та кошти, діяльний підхід» [21].

На думку О.С. Виханського, стратегічне управління визначається як «таке управління організацією, яке спирається на людський потенціал як основу організації, орієнтує виробничу діяльність на запити споживачів, гнучко реагує і проводить своєчасні зміни в організації, що відповідають виклику з боку оточення і дозволяють домагатися конкурентних переваг, що в сукупності дає можливість організації виживати в довгостроковій перспективі, досягаючи при цьому своїх цілей» [36].

Кунах Ю.В. тлумачить стратегічне управління, як «процес прийняття управлінських рішень, заснований на розробці та реалізації стратегічних

документів і відзначає, що всі визначення зводяться до одного з двох підходів: аналізу внутрішніх можливостей підприємств і параметрів зовнішнього середовища та досягненню мети підприємства» [22].

І.Б. Гурков вважає, що стратегічне управління - це «розробка та реалізація дій, що ведуть до довгострокового перевищення рівня результативності діяльності фірми над рівнем конкурентів» [23].

В.Е. Глушаков трактує визначення стратегічного управління, як «розробку напряму довгострокового розвитку організації для досягнення своїх цілей в рамках обраної місії» [24].

Е.А. Ромашова під цією категорією розуміє: «процес управління організацією, який включає вироблення місії, довгострокових цілей організації і аналіз середовища управління, систематичне формування і коригування стратегії, її гнучку реалізацію відповідно до змінами оточення і контроль відповідності та контроль відповідності досягнутих результатів запланованим цілям» [25].

Динамічний розвиток економічних відносин змушує країни і регіони конкурувати за інвестиції, ринки збуту, іншими словами, управляти маркетингом територій. Тому, в сучасному світі неможливо уявити собі продаж будь-якого товару чи послуги без його просування, так само просування потребують і території.

Стратегічні напрямки управління маркетингом територій соціально-економічного розвитку не лише надають інструментарій для управління, а й об'єднують цільові і інтеграційні підходи до діяльності територій, що надає можливість порівнювати їх з наявними можливостями потенціалу регіону та шляхом розробки і реалізації системи стратегій приводити їх у відповідність, адже метою будь-якого маркетингу є задоволення потреб споживачів.

Концепція маркетингового підходу до стратегічного планування розвитку території припускає поширення інструментів маркетингу на весь процес стратегічного управління територією, що має на увазі визначення головної стратегічної мети як найбільш повного задоволення територією потреб головної цільової аудиторії: місцевого населення [26].

Під інструментами управління маркетингом територій розуміється комплекс засобів і заходів для використання маркетингового потенціалу та дослідження цільових груп споживачів території, планування, організації та реалізації маркетингової діяльності по просуванню території.

Однією з найбільш ефективних стратегій маркетингу регіону, що поєднує в собі різні інструменти, є стратегія ключових факторів успіху (ключових компетенцій) регіону, запропонована Г. Хемелом і К. Прахаладом, відповідно до якої вирішальне значення має формування набору саме ключових компетенцій, що впливають на придбання територією конкурентних переваг, а саме: компетенція майстерності (виробництво унікальних або дуже якісних товарів і послуг), компетенція знань (нові технології, знання, наукові продукти), компетенція зв'язків (комунікація матеріальних, фінансових, інформаційних потоків), компетенція ефективного управління територією як єдиною системою, компетенція співробітництва (погодження цілей), компетенція якості життя [27].

Дані інструменти управління маркетингом територій дозволяють дати: комплексну характеристику території, оцінку умовам життєдіяльності населення; оцінку якості територіального управління; характеристику іміджу регіону, його престижу, ділової та соціальної конкурентоспроможності.

Стратегічні маркетингові рішення території передбачають вдосконалення чотирьох груп маркетингових факторів [28]:

1. Орієнтацію основних послуг та інфраструктури на задоволення потреб трьох важливих цільових груп споживачів території – жителів, бізнесу та відвідувачів.
2. Створення нових позитивних рис території відносно якості життя, здійснення підприємництва за громадської підтримки для приваблення нових інвесторів, фірм і окремих людей.
3. Комунікації і просування нових позитивних рис території та іміджу спільноти/ території в цілому.
4. Забезпечення підтримки населенням та лідерами спільноти залучення нових компаній, інвестицій, гостьових програм.

Тому, завданням територіального маркетингу є орієнтація на жителів території, інвесторів, туристів, відвідувачів та інших економічних суб'єктів, що діють або можуть діяти на даній території.

Зростання ролі стратегічного управління маркетингом територій соціально-економічного розвитку регіонів та зміни у стратегіях управління територіями стає факторів вирішальним фактором щодо:

- філософії розвитку регіону;
- принципів, цілей розвитку території;
- ідентифікації населення як реального учасника розвитку територій.

Стратегічне управління соціально-економічним розвитком регіону полягає в забезпеченні досягнення науково обґрунтованих, великомасштабних цілей на довгострокову перспективу, яку визначають наступні чинники:

- поява принципово нових завдань, зумовлених внутрішніми і зовнішніми змінами;
- розширення географічних рамок діяльності національних економік; посилення ролі вищої ланки управління;
- нестабільність зовнішнього середовища, що підвищує непередбачуваність процесів.

Основою стратегічного управління регіоном є концепція соціально-економічного розвитку. Розробка концепції розвитку регіону - це дослідження стратегічних альтернатив розвитку регіону на певну перспективу. Основними завданнями щодо реалізації стратегії розвитку регіону є:

- аналіз структури управління;
- розробка регламенту управління розвитком регіону;
- створення підсистем, здатних успішно реалізувати стратегічний план;
- моніторинг реалізації плану та його коригування.

Отже, стратегічна спрямованість етапів управління соціально-економічним розвитком регіону представлена на рис. 7.1.



Рисунок 7.1 – Стратегічна спрямованість етапів управління соціально-економічним розвитком регіону

Виходячи з даних представлених на рис. 7.1, стратегічна спрямованість етапів управління соціально-економічним розвитком регіону може коригуватися в процесі довгострокових напрямків розвитку, в контексті встановлення нових цілей або зміни умов зовнішнього середовища.

Пошук шляхів більш ефективної реалізації стратегії є безперервним процесом. Реалізація стратегії можлива при комплексній взаємодії всієї сукупності поетапних дій.

Стратегічна спрямованість етапів управління соціально-економічним розвитком регіону полягає в забезпеченні досягнення науково обґрунтованих, великомасштабних цілей на довгострокову перспективу.

Необхідно відзначити, що сучасні стратегії маркетингу територій, сформувалися під впливом тих якісних змін, які відбулися в економічній, політичній і соціального життя країни. Україна стала значною частиною світового простору, що зробило актуальними питання конкурентоспроможності країни в цілому і формування сприятливого іміджу в очах міжнародних інвесторів.

Тому, стратегії маркетингу територій можна згрупувати за наступними ознаками:

- цільовим пріоритетам.
- споживчого попиту населення

- сферам діяльності і галузям;
- економічної спрямованості
- рівню розвитку інфраструктури,
- інтелектуальному рівню інноваційного потенціалу.

Стратегія управління маркетингом територій соціально-економічного розвитку регіонів неможлива без визначення системи вимірювань розвитку конкретних місць, як складових методології маркетингу територій.

Вимірювальну базу прийнято поділяти на чотири рівні [29, с. 295-299]:

- первинні статистичні показники, що містяться в документах офіційної статистики;
- індикатори являють собою розрахункові показники, що відображають реальні зміни, що відбуваються в часі на тій чи іншій території;
- зведені індекси - групи розрахункових показників, що характеризують комплексні параметри розвитку територій;
- рейтинги - інформаційної освіти, у вигляді шкал стану справ за тими чи іншими параметрами різних територіальних утворень.

Формування стратегії управління маркетингом територій в Україні, в контексті реформування економіки, робить актуальною постановку задачі вибору тих напрямків, які в перспективі будуть підвищувати конкурентоспроможність країни.

Проблеми територіального маркетингу надзвичайно актуальні в Україні, адже вони стосуються таких важливих напрямків, як державне та місцеве управління, інвестиційна привабливість, євроінтеграція, конкурентоздатність та стратегічний розвиток регіонів. Стратегічно важливою для України є реалізація регіональної політики, яка спрямована на усунення диспропорцій між регіонами та забезпечує їх комплексний розвиток. Під розвитком регіону прийнято розуміти прогресивну зміну соціально-економічної структури, що забезпечує економне використання його ресурсів і максимальне задоволення виробничих потреб територій [30].

З 2014 року Урядом України здійснює децентралізацію управління в рамках Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України від 6 серпня 2014 р. № 385 [31].

Уряд затвердив План заходів з реалізації другого етапу Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року.

Стратегія визначає цілі державної регіональної політики та основні завдання центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування, спрямовані на досягнення зазначених цілей, а також передбачає узгодженість державної регіональної політики з іншими державними політиками, які спрямовані на територіальний розвиток.

Стратегією передбачено ряд завдань, спрямованих на розв'язання соціальних проблем та пошук відповідних інструментів, що дозволять підвищити рівень економічного потенціалу територій у відповідності до стратегічних напрямків, визначених Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства, а саме:

- «Інноваційна економіка та інвестиції»,
- «Сільський розвиток»,
- «Розвиток туризму»,
- «Розвиток людського потенціалу»,
- «Загальноукраїнська солідарність»,
- «Розвиток депресивних територій»,
- «Ефективне управління регіональним розвитком».

Серед плану заходів на 2018-2020 роки з реалізації Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року визначені в тому числі й заходи з:

- створення умов для популяризації інвестиційного потенціалу України у світі;
- створення умов для активізації співпраці між суб'єктами підприємництва та закладами професійної (професійно-технічної) освіти і закладами вищої освіти;
- сприяння розвитку механізмів і видів державної допомоги суб'єктам господарювання для забезпечення розвитку регіонів та підтримки підприємництва, у тому числі запровадження: мікрокредитування для започаткування і ведення власної справи; надання позик на придбання і впровадження інноваційних технологій;
- врегулювання на законодавчому рівні питання адміністрування програм підтримки сільськогосподарських товаровиробників, надання державної підтримки сільськогосподарським товаровиробникам, які провадять діяльність з рибництва (аквакультури) та рибальства;
- врегулювання на законодавчому рівні питання інтеграції національної туристичної сфери в туристичний простір Європейського Співтовариства, розвитку конкуренції на ринку туристичних послуг, підвищення якості надання туристичних послуг;
- визначення цілей, пріоритетів та завдань транскордонного співробітництва українських регіонів із сусідніми державами, в тому числі в рамках єврорегіонів, на 2021-2025 роки;
- врегулювання на законодавчому рівні питання розроблення, погодження та моніторингу угод про співробітництво між адміністративно-територіальними одиницями України та територіальними утвореннями інших держав;
- створення умов для активізації процесу підготовки проекту макрорегіональної Стратегії Європейського Союзу для Карпатського регіону з урахуванням пріоритетів України щодо соціально-економічного розвитку гірських територій;
- розроблення нової Генеральної схеми планування території України як інтерактивної моделюючої системи управління державою, що визначатиме стратегію просторового розвитку України;
- сприяння запровадженню механізмів державної допомоги суб'єктам господарювання для забезпечення розвитку регіонів, спрямованих на відшкодування суб'єктам господарювання витрат, зокрема на реалізацію

інвестиційних проектів, що передбачають створення нових робочих місць; на підтримку новоутворених суб'єктів малого підприємництва; на заробітну плату у зв'язку із створенням отримувачем державної допомоги нових робочих місць; на оренду землі та будівель; на витрати, пов'язані з придбанням орендованого майна;

– врегулювання на законодавчому рівні питання утворення та функціонування електронного інформаційного ресурсу культурної спадщини та культурних цінностей;

– удосконалення системи управління процесами економічного стимулювання розвитку природно-заповідного фонду та фінансування заходів з природоохоронної діяльності тощо.

На сьогодні державна регіональна політика в Україні, як ніколи, вимагає координації її цілей та заходів з пріоритетами галузевих політик. Зокрема, це стосується таких сфер, як: транспорт та інфраструктура; економічний розвиток та інвестиції; підприємництво і регуляторне середовище; конкурентна політика; ринок праці; освіта і наука; інноваційна діяльність.

В сучасних умовах необхідно перейти до методів, орієнтованих на розвиток регіонів на основі власних ресурсів, розширенні повноважень регіонів у проведенні соціально-економічної політики за рахунок децентралізації державної виконавчої влади і управління, делегування значної частини управлінських функцій у регіони. В умовах такої трансформації економічних відносин актуальним є використання маркетингової концепції стратегічного планування розвитку регіону, як однієї з умов формування унікальних конкурентних переваг території, можливості активного самозабезпечення регіонів, через поглиблення тих функцій території, для яких є найсприятливіші умови [32].

Варто відзначити, що за три останні роки Україна зробила значні кроки у напрямі децентралізації влади та ресурсів. Так за оцінкою представника Ради Європи Даніеля Попеску: «Децентралізація є складною реформою, але водночас у Раді Європи вірять, що децентралізація є також однією з найуспішніших реформ в Україні. Ви досягли значного прогресу набагато швидше, ніж деякі інші європейські країни у цьому процесі» [33].

З 2015 року по квітень 2019 року в Україні було створено 888 об'єднаних територіальних громад (ОТГ) з населенням понад 9 мільйонів людей станом на 10 квітня 2019 року. Серед них – і 24 міста обласного значення, які об'єдналися із сусідніми сільськими та селищними радами. П'ятірка регіонів-лідерів у реалізації завдань децентралізації залишається незмінною. Житомирська, Запорізька, Дніпропетровська, Чернігівська, Хмельницька області продовжують очолювати рейтинг областей щодо формування спроможних громад. 699 об'єднаних територіальних громад (ОТГ), які складаються з 3264 територіальних громад і 6 млн. жителів, що дорівнює 14,3% від загальної кількості населення країни [34].

Державна політика регіонального розвитку надає нові інвестиційні можливості для регіонів, де територіальні одиниці набувають властивості об'єктів інвестування.

Як зазначив Віце-прем'єр-міністр – Міністр регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України Геннадій Зубко: «Реформа децентралізації сьогодні дає чіткий позитивний сигнал інвестору. Адже це нова державна політика регіонального розвитку і водночас кардинальна зміна системи управління в державі. Результати фінансової децентралізації свідчать про суттєве зростання доходів місцевих бюджетів, так у 2015 році вони склали 98,2 млрд. грн., у 2016 році – на 49% більше, а у минулому році спостерігалось зростання на 45,4% і загальний обсяг бюджетів склав 192 млрд. грн. Частка місцевих бюджетів у 2017 році із трансфертами у зведеному бюджеті України склала 49,3%, а це означає, що майже половина зароблених коштів у державі залишилася у регіонах. Всі ці кошти, які є сьогодні на місцях, мають працювати на єдину мету: підвищення індексу розвитку регіонального людського потенціалу (здоров'я, довголіття, доступ до медицини, освіти, комфортний життєвий простір) та індексу конкурентоспроможності регіону (економіка, інвестиції, розвиток бізнесу). Саме за двома цими індикаторами ми сьогодні оцінюємо розвиток регіонів» [35].

Отже, стратегічне управління маркетингом територій соціально-економічного розвитку регіонів - це система довготривалих, найбільш важливих цільових заходів щодо якості життя населення, туристичної привабливості, економічної ефективності виробництва та інших напрямків розвитку господарства регіону, спрямоване на системне просування позитивного іміджу території з метою створення сприятливого ставлення до неї для умов ведення бізнесу, проживання населення та туризму.

Список літератури

1. Ashworth, G. J., Voogd, H. (1990), *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*, Belhaven, London. 178 pgs.
2. Котлер Ф. Асплунд К. Рейн И. Хайдер Д. Маркетинг городов СПб.: Стокгольм. шк. экономики. С 2003-273.
3. Панкрухин А.П.. Маркетинг: Учеб. для студентов Гильдии маркетологов. М.: Омега-Л, 2005. С. 656.
4. Окландер М.А. Проблемы формирования маркетинговой системы країни. *Наукова думка*. 2002.С.168.
5. Лавров А.М. Региональный маркетинг: вопросы теории, методологии и практики: автореф. дис.. на соискание учен. степени док. эконом. наук: спец.08.00.04 «Региональная экономика». Новосибирск, 1994. С.41.
6. Сачук Т.В. Территориальный маркетинг.СПб.: Питер, 2009.С. 368.
7. Агаларова Е. Г. Маркетинг как инструмент повышения туристической привлекательности территории. *Молодой ученый*. 2013. №11. С. 259-262.
8. Маркова И. Д. Некоторые теоретические аспекты маркетинга территорий. *Молодой ученый*. 2015. №2. С. 288-291. URL: <https://moluch.ru/archive/82/15056/> (дата обращения: 20.04.2019).

9. Маркетинг. Большой толковый словарь.
URL: <http://marketing.academic.ru/64/> Маркетинг территорий (дата обращения: 05.04.2019)
10. Голубков Е.П. Основы маркетинга: Учебник. М., 1999.
11. Орлова Т.М. Управление развитием города: Методические рекомендации местным администрациям по продвижению городов. М., 2001.
12. Андреев С.Н. Маркетинг некоммерческих субъектов. М., 2002.
13. Башмаков Д.В. Маркетинг территорий: учебное пособие. М.: ИИУ МГОУ. 2015. С.216.
14. Власова Н. Стратегическое планирование городского развития: теория и практика. *Управленческое консультирование*. 1999. № 3.
15. Wooley, H. Town centre management awareness: an aid to developing young people's citizenship. *Cities*. 2000. Vol. 17.
16. Данкеева О.М. Інновації в світовій практиці: маркетинг територій, мерчандайзинг. *Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ*: сб. науч тр. Винница: ДонНУ, 2014. С.74-77.
17. Князева И. В. Маркетинг территорий. Новосибирск : СибАГС. 2007. С. 200.
18. Гаркавенко С.С. Маркетинг підручник вид. Лібра К., 2002. С.717.
19. Панкрухин А.П. Маркетинг территорий. СПб.: Питер, 2006. С. 416.
20. Петрова А.Н. Стратегический менеджмент. СПб. : Питер, 2005. С.496.
21. Зуб А. Т. Стратегический менеджмент: Теория и практика. 2-е изд., доп. М.: Аспект Пресс, 2002. С.415.
22. Кунах Ю.В. Стратегическое управление предприятием на основе бюджетных моделей: дис...канд. экон. наук: спец.08.00.05. Экономика и управление народным хозяйством. Ставрополь, 2008. С.183.
23. Гурков И.Б. Стратегический менеджмент организации - 2-е изд. М.: ТЕИС, 2004. С.239.
24. Глушаков В.Е. Стратегический менеджмент. Минск.: Эксперспектива, 2001. С.167.
25. Ромашова Е.А. Стратегическое управление промышленным предприятием на основе системы сбалансированных показателей : дис. ... канд.экон. спец. 08.00.05. Экономика и управление народным хозяйством. Нижн. Новгород, 2007. С.202.
26. Авдеева Т.Т., Илясова Е. В. Маркетинговое обеспечение стратегического планирования местного развития *.Вестник Томского государственного университета*. 2009. № 328. С. 111 – 115.
27. Трегубов О. С. Теоретичні аспекти маркетингу територій. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010. № 6. Т. 4. С. 128 – 131.
28. Котлер Ф. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы: СПб.: Стокгольм. шк. экономики, 2005. С.377.
29. Пузанов А.П. Лекции по экономике города и муниципальному управлению. М.: Фонд «Институт экономики города», 2004. С.367 .

30. Писаренко С., Гладій М., Долішній М., Янків М. Регіональний менеджмент і моніторинг: НАН України. Інститут регіональних досліджень. Львів. 1998. С. 68.

31. Постанова Кабінету міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року» від 6 серпня 2014 р. – № 385 URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/247566248> Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року (дата звернення: 19.04.2019)

32. Котова Н. О. Маркетингова концепція стратегічного планування розвитку регіону. *Публічне управління: теорія та практика: Збірник наукових праць Асоціації докторів наук з державного управління*. Харків: Вид-во «ДокНаукДержУпр», 2011. №2. С. 127 – 131.

33. Офіційний веб-портал Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України URL: <http://www.minregion.gov.ua/press/news/ukrayina-dosyagla-znachnogo-progresu-v-detsentralizatsiyi-nabagato-shvidshe-nizh-deyaki-yevropeyski-krayini-predstavnik-radi-yevropi-popesku> Україна досягла значного прогресу в децентралізації набагато швидше, ніж деякі європейські країни, – представник Ради Європи Попеску . (дата звернення: 19.04.2019)

34. Офіційний веб-портал Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України URL: <https://decentralization.gov.ua/news/10875> Децентралізація . (дата звернення: 23.04.2019)

35. Офіційний веб-портал Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/decentralizaciya-vidkrivaye-novi-mozhlivosti-dlya-investoriv-gennadij-zubko> Децентралізація відкриває нові можливості для інвесторів . (дата звернення: 19.04.2019)

36. Виханский О.С. Стратегическое управление: учебник. М.: Гардарика, 1998. С. 296 с.

РОЗДІЛ 8. ФОРМУВАННЯ ТУРИСТИЧНОГО ІМІДЖУ УКРАЇНИ: ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОСУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ТУРИСТИЧНОГО ПРОДУКТУ НА СВІТОВИЙ РИНОК⁸

На світовому ринку туризму ведеться така сама гостра боротьба між країнами, як і на ринку інших товарів і послуг. Успіх країни на цьому ринку та її туристичний імідж залежить від виваженої маркетингової політики просування національного туристичного продукту. Зважаючи на те, що протягом 2014-2018 років в Україні створено негативний туристичний імідж, доцільним є обґрунтування можливих напрямів просування туристичного продукту України на світовий ринок, адже успішна організація просування національного туристичного продукту на світові ринки сприяє формуванню позитивного туристичного іміджу країни, а також інформує про конкурентні переваги туристичного продукту країни, сприяє наповненню національних бюджетів та зростанню ВВП.

Теоретичним дослідженням національного туристичного іміджу присвячено статті багатьох вітчизняних вчених. В. А. Євтушенко, М. С. Рахман, Д. В. Мангушев провели аналіз стану туристичної галузі України у розрізі основних економічних показників і готельної інфраструктури та виявили роль іміджу і його вплив на конкурентоздатність національного туристичного продукту, при цьому встановлено, що укріплення позицій України на світовому туристичному ринку можливе за умов створення національного конкурентоздатного туристичного продукту, іміджу країни / регіону, прийняття дострокової стратегії та виконання політики стійкого розвитку щодо вирішення нагальних проблем [1, с. 26-30]. Концепція формування та управління розвитком ринку туристичних послуг на засадах кумулятивної взаємодії інституційно-правового, соціально-економічного та інтеграційного векторів задля запровадження комплексної системи засобів досягнення цільових орієнтирів та стратегічних пріоритетів з формування конкурентоспроможного ринку туристичних послуг на засадах просторової поляризації запропонована Г. О. Горіною [9, с. 21].

У науковій періодиці значну увагу приділено вивченню закордонного досвіду організації туризму, який може бути використано для трансформації іміджу України на сучасному етапі розвитку, так П. О. Подлепіна зазначає, що «закордонний досвід організації туризму в Іспанії є позитивним та прийнятним для використання в процесі формування іміджу України як популярної на міжнародному ринку туристичної дестинації» [2, с. 174]. В. В. Смаль розглядає особливості державної політики Італії, яка спрямована на підтримку конкурентоспроможного та сталого розвитку туризму і може бути досвідом спрощення пошуку своєї ніші на світовому туристичному ринку для України [4, с. 86]. Колектив авторів на чолі з Ю. Парфіненком аналізують і узагальнюють закордонний досвід, теорії і практики реалізації туристичної

⁸І.А. Карабаза, к.е.н., доцент, І.В. Шаповалова, асистент, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)

політики провідних туристичних держав, вказують на їхнє наукове значення і важливе практичне спрямування з точки зору розробки конкретних пропозицій щодо вдосконалення механізму і напрямів реалізації української туристичної політики [5, с. 5]. Проте, питання обґрунтування можливостей відновлення та формування позитивного туристичного іміджу України є недостатньо дослідженим у вітчизняній економічній літературі і потребує подальшого вивчення.

Організація просування національного туристичного продукту на світовий туристичний ринок у різних країнах відрізняється, але, на основі аналізу табл. 1 слід зазначити, що характерною рисою країн-лідерів на ринку туризму є те, що органи, які здійснюють просування національного туристичного продукту на світовий ринок сформовані та працюють у цій галузі тривалий час, мають свої численні представництва за кордоном, держава при цьому є основним джерелом формування рекламного бюджету щодо просування національного туристичного продукту.

Таблиця 8.1 – Організація просування національного туристичного продукту в різних країнах (складено авторами на основі [1, с. 28; 2, с. 170; 4, с. 86–93; 5, с. 18; 6, с. 215; 8, с. 245; 10; 11; 12; 13])

Країна	Орган, що здійснює просування національного туристичного продукту на світовий ринок	Функції, що виконуються	Сформований імідж країни на світовому ринку
1	2	3	4
США	Бюро туристичного маркетингу	- надання інформації та заохочення державних і приватних туристичних організацій і підприємств щодо виходу на зарубіжні ринки; - надання допомоги цим організаціям і підприємствам у їхній рекламній діяльності за кордоном; - координація проектів і програм в області маркетингу; - стимулювання споживчого попиту на туристичні поїздки до США; - надання інформації про туристичні маршрути у США потенційним туристам і представникам зарубіжних туристичних організацій; - надання сприяння зарубіжним туроператорам і турагентам у справі рекламування США як країни, сприятливої для відвідування; - сприяння перебуванню міжнародних представників на конгресах, конференціях, симпозіумах, нарадах, семінарах, що проводяться у США.	Імідж країни з розвинутими практично всіма видами туризму, де задовольняються усі потреби пересічного споживача туристичних послуг. Країна знаходиться на третьому місці у світі за туристичними прибуттями. У 2017 році 75,9 млн осіб приїхали до країни з туристичною метою.

Продовження табл. 8.1

1	2	3	4
Німеччина	Німецький центр туризму	- створення і збереження іміджу Німеччини як країни, сприятливої для туризму; - збільшення числа подорожей до Німеччини; - збільшення валютних надходжень від припливу іноземних туристів; - збільшення ринкової частки Німеччини у міжнародному туризмі і на окремих ринках.	Основним напрямом позиціонування Німеччини на світовому ринку туризму є представлення її як відкритої світу культурної країни, яка має найкращу інфраструктуру і природу. Знаходиться на сьомому місці за туристичними прибуттями. У 2017 році – 37,5 млн осіб.
Франція	Туристичний центр «Мезон де ля Франс»	- врахування всіх нових тенденцій і змін на туристських ринках, розробка стратегії наступальної конкурентної боротьби і активної стратегії; - пропонування великої кількості найрізноманітніших турів за різними цінами, у тому числі тури, яких не існує в Іспанії; - врахування в ціні пропонованих турів девальвацію національних валют в інших країнах; - проведення рекламних кампаній у різних країнах з метою формування попиту і стимулювання збуту; - участь у різноманітних комерційних заходах, таких як міжнародні ярмарки, салони, семінари, біржі; - здійснення впливу на туроператорів, спонукаючи їх реалізувати туристичні продукти за помірними цінами, беручи до уваги той факт, що споживачі все більше чутливо реагують на співвідношення «якість–ціна».	Імідж найстарішої туристичної дестинації у світі. Кожен регіон даної держави схожий на окрему країну, має свої традиції, звичаї, кухню, навіть мову. Туризм фінансується державним субсидуванням. Лідер серед реципієнтів туристичних прибуттів. У 2017 році – 86,9 млн осіб.
Іспанія	Державний секретаріат з питань торгівлі, туризму та малого бізнесу, підлеглий Міністерству економіки, Центральна дирекція з туризму, Інститут туризму	- планування, розвиток і здійснення дій, спрямованих на просування іспанського туризму на міжнародних ринках; - забезпечення маркетингової підтримки 119 ур продукту Іспанії за кордоном; - організація взаємодії з автономними регіонами, місцевими органами влади і приватним сектором; - управління та просування потенційних індивідуальних туристичних місць проведення заходів, особливо Мадридського програм-центру; - розробка стратегії дій та маркетингового плану для державної готельної мережі Paradores de Turismo de Espana.	Успішна диверсифікація туристичного іміджу: зміна парадигми сприйняття країни виключно як пляжної дестинації. Країна проведення численних виставок та ярмарок, великої кількості об'єктів Всесвітньої культурної спадщини, значного потенціалу для проведення спортивних змагань. У 2017 році знаходиться на другому місці за кількістю туристів – 81,8 млн осіб.

Продовження табл. 8.1

1	2	3	4
Італія	Національне управління Італії з туризму, Національна агенція з туризму	- здійснення маркетингових програм, координація міжнародної діяльності місцевих туристичних адміністрацій; - організація рекламно-інформаційної роботи; - просування іміджу італійських туристичних об'єктів та ринкових пропозицій, позиціонування і брендинг країни загалом, створення нових продуктів, формування фінансових ресурсів для присутності на зарубіжних ринках, а також передачу інформації про споживчі тенденції і зовнішні ринки в регіони і приватний сектор; - заохочення регіонів ширше та ефективніше використовувати сильний італійський бренд для полегшення доступу на віддалені ринки.	Імідж країни з найбільшою кількістю об'єктів Світової спадщини ЮНЕСКО. Знаходиться на п'ятій сходинці за кількістю туристів, що в'їхали до країни у 2017 році – 58,3 млн осіб (приріст прибуттів до країни порівняно з 2016 роком – 11,2%) / частка туристичної індустрії у експорті послуг країни складає близько 40%.
Угорщина	Національна маркетингова корпорація «Угорщина-туризм»	- розробка рекламної політики; - проведення рекламних заходів; - здійснення зовнішньої пропаганди туристичних можливостей країни; - організація роботи представництв за кордоном; - пошук «нерозкритих» пам'яток, подій, фестивалів, свят; - розробка нових маршрутів, програм, каталогів; - видавнича діяльність і PR; - розвиток по всій країні системи туристично-інформаційних центрів	Імідж недорогих бальнеологічних курортів, старовинних пам'яток, чудової кухні і багатих екскурсійних програм. 15,7 млн осіб відвідали країну з туристичною метою у 2017 році, приріст туристичних прибуттів по відношенню до 2010 року склав 65,9%.
Україна	Національна туристична організація (НТО) створена 05.12.2016 р.	«Турінформ»; - просування українських послуг і продуктів на міжнародному ринку; - зміна сформованої практики, зменшення ентропії і приведення сектору туризму до найбільш збалансованої і стійкої моделі його розвитку; - створення постійно діючої мережі – платформи об'єднання регіональних, міських і галузевих туристичних організацій для підвищення якості національного туристичного продукту; - розвиток системи професійних знань і підготовки фахівців, а також усього комплексу маркетингу туристичного бренду України на внутрішньому і глобальному ринку.	Імідж країни, що має історичні цінності багатьох міст, туристично-оздоровчі комплекси, є місцем проведення різних міжнародних заходів. Невід'ємні атрибути іміджу країни: війна, корупція, нерозвинена і при цьому дорога інфраструктура, особиста небезпека. У 2017 році зайняла передостаннє місце серед країн Центральної та Східної Європи за кількістю туристичних прибуттів, вони зменшилися порівняно з 2010 роком на 33%.

Слід зауважити, що Україна на фоні лідерів туристичного ринку 2017 року є аутсайдером, адже НТО була створена лише у 2016 році, її сайт навіть у 2018 році не має глибокого наповнення та не несе інформацію про туристичні конкурентні переваги країни, представництв у інших країнах немає, при цьому «державна політика у сфері регулювання фінансового забезпечення туризму не відрізняється системністю та поступовістю, постійно коливається між необхідністю інвестування в туризм і прагненням скоротити видатки бюджету» [16, с. 37]. Також протягом останніх чотирьох років в Україні сформовано негативний туристичний імідж за рахунок таких факторів, як війна, корупція, нерозвинена і при цьому дорога інфраструктура. Все це зменшує туристичний потік до країни, адже постійно діють високі ризики особистої небезпеки для відвідувачів.

Зазначимо, що у світі є країни, які успішно розвивають туризм, на фоні ризиків особистої небезпеки для відвідувачів. Зокрема, Ізраїль перебуває у стані постійної війни, однак незважаючи на небезпеку терористичних загроз, щороку кількість туристів до цієї країни зростає, так у 2017 році кількість туристичних прибуттів країни зросла на 24,6 % порівняно з 2016 роком [12; 13; 14]. Успішні приклади відновлення туристичного іміджу Таїланду, де у 2014 стався військовий переворот, Єгипту, після «Жасмінової революції», а також Хорватії, Туреччини, після військових конфліктів та терористичних актів, свідчать про ефективну стратегію, якої зараз не вистачає Україні. Відсутність прогресу в частині будівництва інформаційної політики, визначення стержневих туристичних конкурентних компетентностей України, сучасного туристичного іміджу в умовах військових дій на Сході України, заохочення розвитку зеленого або аграрного туризму, послідовної іміджевої рекламної кампанії туристичного продукту країни призводять до того, що навіть участь країни в масштабних міжнародних заходах – «Євро-2012», «Євробачення-2017» – на правах приймаючої сторони, не вносять змін у сприйнятті країни на світовому ринку туризму як одного з перспективних гравців.

Просування туристичного продукту України на світовий ринок задля відновлення та формування нового позитивного туристичного іміджу Україні має базуватись на таких засадах:

- визначити стержневі туристичні конкурентні компетентності для України, що будуть лежати в основі її сучасного туристичного іміджу, враховуючи сучасні українські реалії (охоплюючи напрями: особливості архітектури соцреалізму, «зелений» туризм, промисловий туризм, туризм до місць катастрофи, туризм до пам'яток національного зодчества тощо);

- зосереджувати інформацію не навколо конкретних об'єктів, а довкола можливих цілей подорожі [15];

- забезпечити фактичну, а не номінальну роботу Національної туристичної організації, сприяти проведенню міжнародних ярмарок, салонів, семінарів та бірж в Україні;

- будувати нову інформаційну політику держави, забезпечуючи рекламу національного туристичного продукту для створення сприятливих умов для діяльності туристичних підприємств, адже існує прямий зв'язок між зростанням

витрат на рекламу національного туристичного продукту та зростанням доходів від туризму [8, с. 68], активізувати некомерційну іміджеву рекламу;

- забезпечувати використання засобів стимулювання попиту на туристичний продукт України, організовуючи співпрацю із зарубіжними туроператорами та турагентами для рекламування туристичного продукту;

- забезпечити побудову сучасної туристичної інфраструктури, туристичних готелів, великих розважальних центрів в українських містах, де сконцентровані історико-культурні пам'ятки, у тому числі й ті, що увійшли до Списку з охорони природної і культурної світової спадщини ЮНЕСКО; розвиток сучасної державної мережі готелів вищої якості;

- створити належний рівень сервісу, цін і умов для різних за рівнем доходу споживачів туристичних послуг.

За оцінкою Всесвітньої туристичної організації ООН, внесок туризму до світового валового внутрішнього продукту з урахуванням непрямого ефекту становить 10%. Загальна кількість робочих місць, що прямо або опосередковано стосуються сфери туризму, становить 11% [17]. Що стосується України, то прямий внесок туристичної галузі у формування валового внутрішнього продукту країни складає лише 34,8 млн. грн (або. 1,5% [18]), тоді як, наприклад, у Франції цей показник – 80,7 млн. євро та 3,6% ВВП [19]. Зважаючи на те, що туристична сфера тісно пов'язана з функціонуванням багатьох інших галузей країни та забезпечує їх розвиток, сприяє підвищенню рівня зайнятості, спрямована на збереження і розвиток культурної спадщини, формує гармонійні відносини між країнами та в підсумку є однією з галузей, які визначають загальні тенденції національної та світової економіки, а також враховуючи те, що Україна має великий туристичний потенціал, доцільним є обґрунтування стратегічних заходів маркетингового просування національного туристичного продукту на світовий ринок туристичних послуг.

Теоретичні та методичні аспекти просування національного туристичного продукту на світовий ринок туристичних послуг вивчали багато зарубіжних і вітчизняних вчених. Так, проблеми та перспективи розвитку туризму в Україні розглянуто у роботах Г. Баран [20], К.А. Аксьоненко, К.І. Тарасова [21, с.12-16], спроба формування стратегії просування українських туристичних продуктів на міжнародні ринки, у якій виокремлено 4 ключові стадії: стадія діагностики зовнішнього середовища функціонування туристичної галузі, визначення пріоритетних для просування туристичних регіонів і туристичних продуктів, формування стратегії просування туристичних регіонів на міжнародні ринки, реалізація заходів з просування туристичного продукту на міжнародні ринки здійснено В. Ружилю [22], особливості формування та реалізації туристичної політики провідних туристичних країн світу, які є лідерами за кількістю міжнародних туристичних прибуттів розглянуто А. Ю. Парфінінком [23, с.10-39], практичні інструменти управління розвитком ринку туристичних послуг в умовах просторової поляризації вивчено Г.О. Горіною [24]. Проте, питання обґрунтування стратегічних заходів маркетингового просування національного туристичного продукту на світовий ринок туристичних послуг є недостатньо

дослідженням у вітчизняній економічній літературі і потребує подальшого вивчення.

Аналізуючи дані Держкомстату України, можна сказати, що у 2017 році кількість іноземних громадян, які в'їхали в Україну склала – 14,2 млн. осіб, при цьому найчисельнішими групами іноземних громадян у складі прибулих до України були особи з Республіки Молдови (31,2%), Білорусі (19,2%), Угорщини (7,9%), Росії (10,3%) та Польщі (8,1%) [25]. Для порівняння в 2016 році Францію – лідера туристичних прибуттів світу - відвідали 83 млн. іноземних туристів [19].

Основними загрозами, що гальмують приплив іноземних туристів до України та популяризацію бренду країни у світі, є:

- гібридна війна, розв'язана Росією на Сході України. Для іноземних туристів активізуються ризики втрати життя, потрапляння до полону, порушення планів та графіків переміщення в середині країни – це унеможливорює ефективне просування туристичного бренду «Україна» в світовий туристичний простір;

- корупційні скандали у вищих ешелонах влади, зокрема пов'язані з неефективним розподілом коштів, наданих міжнародними організаціями. Для іноземних туристів активізуються ризики небезпеки перебування в країні та зростання витрат, адже все вказує на відсутність верховенства права в країні;

- напружена екологічна ситуація в країні та відлуння Чорнобильської катастрофи. Радіоактивне, хімічне та фізичне забруднення повітряного басейну, поверхневих і підземних вод, руйнування та забруднення землі пов'язане з розвитком та експлуатацією підприємств, які складають основу промисловості України, зокрема, підприємств чорної металургії, енергетики, вугільної промисловості, хімічної та нафтохімічної промисловості. Середня концентрація шкідливих речовин у повітрі України перевищує гранично допустимі норми [26], сміттєзвалища в Україні займають більшу територію, аніж усі заповідники. Все це для іноземних туристів активізує ризики втрати здоров'я, загострення хвороб.

- незадовільний рівень туристичної інфраструктури, у порівнянні з міжнародними стандартами. Зокрема, нестача готельного фонду, застарілі матеріально-технічні комплекси, пам'ятки культури в більшості не відреставровані та знаходяться у занепаді, транспортні засоби фізично зношені, транспортні шляхи знаходяться у аварійному стані, заклади харчування не завжди відповідають санітарним вимогам тощо. Для іноземних туристів активізуються ризики втрати грошей, морального незадоволення, втрати здоров'я тощо.

- анексія Криму та втрата великої частини рекреаційних ресурсів загальнонаціонального значення, це суттєво звужує напрями лікувального та розважального туризму, це підвищує ризик морального незадоволення та неотримання лікувальної користі від подорожі.

- неправильно побудована інформаційна політика, зокрема акцент у піарі курорту робиться виключно на сервісі, але не на історико-географічній особливості місцевості, де він розташований [20]. Підвищується ризик неповернення іноземних туристів вдруге та втрати потенційних туристів, адже не викликається інтерес до курортів не приділяється увага цікавим визначним

пам'яткам, персоналіям, історичним подіям, з якими асоціюється населений пункт.

Усе вищезазначене призвело до того, що кількість іноземних громадян, які в'їхали в Україну протягом 2013-2017 рр., скоротилась у 1,7 рази, або на 10441585 осіб (рис. 1), змінились також і цілі іноземних громадян, з якими вони приїждять в Україну. В 2017 році, як і в 2013, головними залишились приватні цілі, тобто індивідуальні поїздки, які відвідувач планує та організовує самостійно, без залучення туроператора, - частка поїздок з приватною метою в структурі 2017 року порівняно з 2013 зросла на 24%. До поїздок з приватними цілями можна віднести відвідання знайомих і родичів, поїздки з метою з лікування тощо.

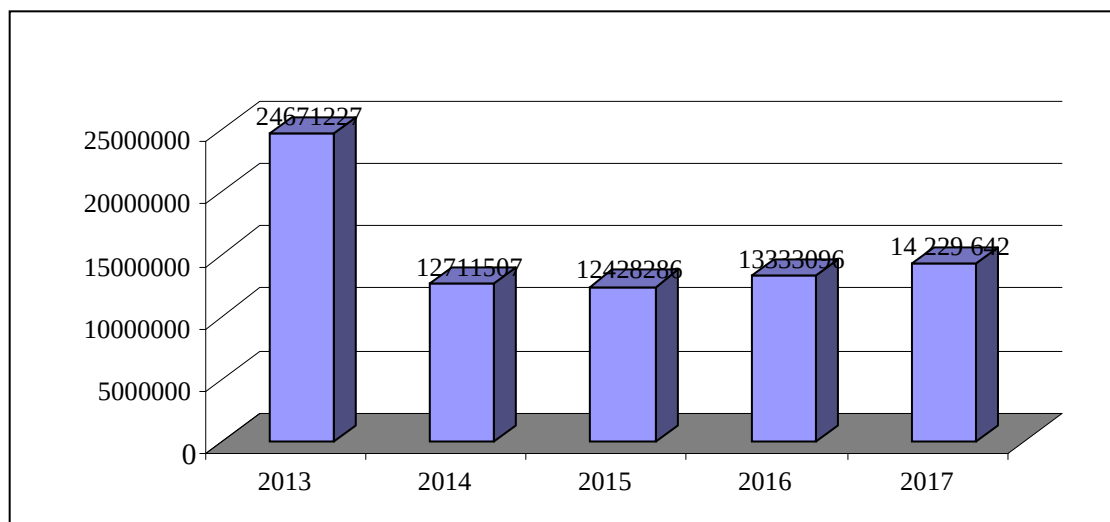


Рисунок 8.1 - Кількість іноземних громадян, які в'їхали в Україну протягом 2013-2017 рр. (складено авторами на основі [25])

Незважаючи на те, що в 2017 році 97% усіх подорожей займають подорожі з приватною метою, протягом 2013-2017 рр. кількість іноземних громадян, які відвідали Україну з приватною метою, зменшилась на 4426089 осіб. Особливо різке зниження спостерігалось в 2014 році – на 8470888 осіб, що було пов'язано з початком військової агресії Росії по відношенню до України та активними військовими діями на Сході України. Відвідування України іноземними громадянами в частині культурного та спортивного обміну, з релігійними цілями в 2013 році займали 24% усіх прибуттів, тоді як в 2017 кількість прибуттів в країну з такою метою знизилась на 22%. При цьому продовжувала скорочуватись кількість прибуттів з метою культурного та спортивного обміну, з релігійними цілями протягом 2014-2017 рр. (рис. 2).

Такі самі тенденції спостерігаються у зміні кількості прибуттів іноземних громадян протягом 2013-2017 рр. зі службовими, діловими та дипломатичними цілями та з метою туризму (рис. 3).

В 2014 році кількість прибуттів іноземних громадян зі службовими, діловими та дипломатичними цілями різко скоротилась у 3,4 рази, а кількість прибуттів з метою туризму – у 12,5 разів порівняно з 2013 роком. Слід зазначити,

що спад туристичних прибуттів іноземних громадян, який ніби то припинився у 2016 році, продовжився у 2017, не зважаючи на проведення в Україні міжнародного пісенного конкурсу «Євробачення», на який покладались великі сподівання у частині зростання прибуттів іноземних громадян у країну.

Для економіки України скорочення потоку іноземних громадян, які в'їхали в Україну, у 1,7 рази, призводить до зменшення грошових надходжень до державного бюджету у вигляді податків, зборів, частки туризму у формуванні ВВП, гальмування розвитку туристичної інфраструктури та частини малого бізнесу, пов'язаного з обслуговуванням в'їзних туристичних потоків, зниження кількості робочих місць в галузі туризму та суміжних галузях, зменшення надходжень іноземної валюти до країни, пасивності популяризації іміджу України як країни, що має великий туристичний потенціал у світі тощо.

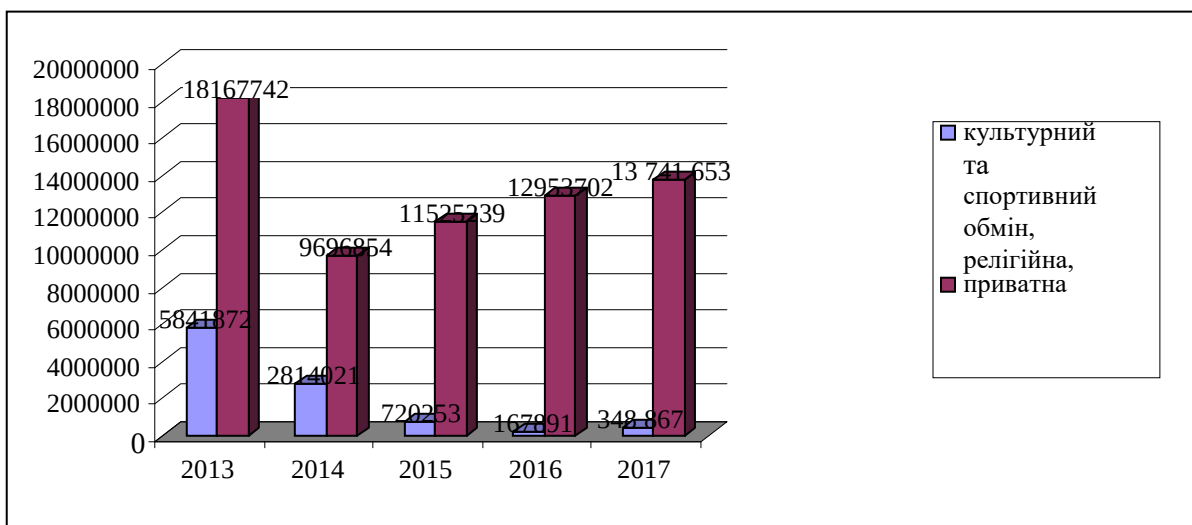


Рисунок 8.2 - Зміна кількості прибуттів іноземних громадян протягом 2013-2017 рр. з приватною метою та з метою культурного, спортивного обміну та з релігійними цілями (складено авторами на основі [25])

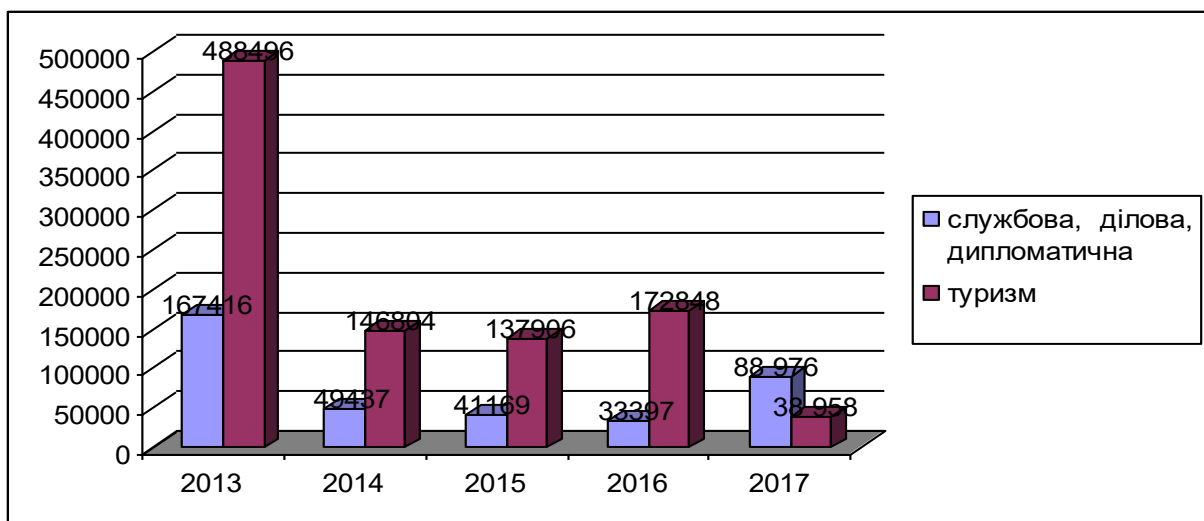


Рисунок 8.3 - Зміна кількості прибуттів іноземних громадян протягом 2013-2017 рр. зі службовими, діловими та дипломатичними цілями та з метою туризму (складено авторами на основі [25])

Зважаючи на те, що Україна розташована у центрі Європи та має величезний туристичний потенціал - 78 тис. пам'яток археології, 15 тис. пам'яток історії, 373 тис. пам'ятки архітектури та 80 тис. пам'ятників монументального мистецтва, монастирські ансамблі, садово-паркові архітектурні ансамблі [21, с.12-16] – потрібно здійснювати маркетингове просування туристичного продукту України на світовий ринок.

Реалізація маркетингової стратегії просування національного туристичного продукту може бути здійснена лише за умов вирішення проблеми корупції у владі за допомогою активізації наступних стратегічних заходів:

1) підтримка малого бізнесу у сфері туризму з боку держави та місцевих бюджетів, шляхом надання пільгових кредитів через спеціальні фонди, через цілеспрямоване бюджетне фінансування на основі безповоротного субсидування, заключення контрактів на розробку туристичних проєктів, зокрема і зеленого туризму, з врахуванням реконструкції пам'яток культури та архітектури. Це дозволить привести рівень туристичної інфраструктури, у відповідність з міжнародними стандартами.

2) суворий державний та місцевий контроль за пріоритетними стратегічними напрямками державної екологічної політики України: енергетичною безпекою, розвитком мінерально-сировинної бази України, підвищенням рівня екологічної безпеки в зоні відчуження, збереженням природної спадщини, ефективного та безпечного поводження з відходами, новою кліматичною політикою, реформуванням системи екологічного урядування, реформуванням системи державного природоохоронного контролю [27, с.1-6]. Це дозволить змінити сформований негативний імідж України, як країни екологічної катастрофи.

3) будування інформаційної політики з акцентом на історично-географічній особливості місцевості розташування туристичного об'єкту

4) просування і продажу за кордоном бренду «Україна», українських товарів та послуг на основі партнерства

5) реклама об'єктів для проведення конференцій, нарад, симпозіумів, організації тренінгів та коуч-сесій для іноземних користувачів на базі готельного фонду України. Надання необхідної інформації зарубіжним організаторам зарубіжних конференцій та виїзних заходів.

6) запровадження національної марки якості для туристичних агентств, транспортних компаній, чия діяльність спрямована на ствердження більш високих стандартів обслуговування. Висвітлення діяльності таких компаній на телебаченні.

7) заохочення розвитку зеленого або аграрного туризму (ознайомлення з селянським життям, з традиціями і культурою, народними промислами та ремеслами самотутніх регіонів України). Заохочувати розвиток готельної справи у сфері зеленого туризму у таких напрямках, як: розміщення на фермах і в садибах в одному будинку або на одній території з власниками; розміщення в номерах сільських готелів, спеціально обладнаних для прийому туристів, розміщення в історичних будинках (замках, палацах, монастирях), розташованих у сільській місцевості.

8) розробка державної програми стимулювання зеленого, сільського туризму дозволить показати туристам унікальне обличчя України, сформульоване в уяві багатьох користувачів творами письменників, відомими усьому людству.

9) створення інтерактивної бази даних, що містить інформацію про туристичні та рекреаційні ресурси України, придатні для використання у сфері туризму та курортів, у тому числі об'єкти культурної спадщини та природно-заповідного фонду, рекомендовані для відвідування туристами та формування національної мережі туристично-екскурсійних маршрутів [28]. Така інтерактивна база даних має бути створена на усіх мовах Євросоюзу, та мовах інших зарубіжних цільових сегментів споживачів туристичних послуг України.

10) презентації туристичного потенціалу України на національних та міжнародних виставково-ярмаркових заходах, конференціях, форумах тощо. (Міжнародна туристична біржа, Всесвітній ринок подорожей, Туристичний міжнародний ярмарок тощо.)

Отже, дослідження проблем формування туристичного іміджу України на світовому ринку туризму та проблем маркетингового просування національного туристичного продукту дозволило:

- порівняти особливості організації просування національного туристичного продукту в різних країнах та встановити, що характерною рисою країн лідерів на ринку туризму є те, що органи, які здійснюють просування національного туристичного продукту на світовий ринок сформовані та працюють у цій галузі тривалий час, мають свої численні представництва за кордоном, держава при цьому є основним джерелом формування рекламного бюджету щодо просування національного туристичного продукту;

- встановити, що станом на 2018 рік невід'ємними атрибутами іміджу країни стали війна, корупція, нерозвинена і при цьому дорога інфраструктура, особиста небезпека, все це призвело до того, що у 2017 році Україна зайняла передостаннє місце серед країн Центральної та Східної Європи за кількістю туристичних прибуттів, вони зменшились порівняно з 2010 роком на 33%, а також встановити, що основними загрозами, що гальмують приплив іноземних туристів до України та популяризацію бренду країни у світі, є: гібридна війна, розв'язана Росією на Сході України; корупційні скандали у вищих ешелонах влади, зокрема пов'язані з неефективним розподілом коштів, наданих міжнародними організаціями; напружена екологічна ситуація в країні та відлуння Чорнобильської катастрофи; незадовільний рівень туристичної інфраструктури, у порівнянні з міжнародними стандартами; анексія Криму та втрата великої частини рекреаційних ресурсів загальнонаціонального значення; неправильно побудована інформаційна політика тощо;

- визначити напрями просування туристичного продукту України на світовий ринок задля відновлення та формування нового позитивного туристичного іміджу України, зокрема, встановлення стержневих туристичних конкурентних компетентностей для України, зосередження інформації довкола можливих цілей подорожі, забезпечення фактичної роботи Національної туристичної організації з проведення міжнародних ярмарок, салонів, семінарів

та бірж в Україні, будування нової інформаційної політики держави, забезпечення використання засобів стимулювання попиту на туристичний продукт України, забезпечення побудови сучасної туристичної інфраструктури, туристичних готелів, великих розважальних центрів в українських містах, створення належного рівня сервісу, цін і умов для різних за рівнем доходу споживачів туристичних послуг.

- з'ясувати, що кількість іноземних громадян, які в'їхали в Україну протягом 2013-2017 рр., скоротилась у 1,7 рази, або на 10441585 осіб, а також що змінились і цілі іноземних громадян, з якими вони приїждять в Україну, зокрема, головними залишились приватні цілі - 97%, відвідування України іноземними громадянами в частині культурного та спортивного обміну в 2017 році знизилась на 22%, порівняно з 2013. Кількість прибуттів іноземних громадян зі службовими, діловими та дипломатичними цілями протягом 2013-2017 рр. скоротилась у 1,88 рази, а кількість прибуттів з метою туризму – у 12,5 разів порівняно з 2013 роком.

- визначити основні стратегічні заходи просування національного туристичного продукту на світовий ринок, які можуть бути ефективні, за умов припинення військових дій на Сході України та вирішення проблеми корупції у владі: підтримка малого бізнесу у сфері туризму з боку держави та місцевих бюджетів, суворий державний та місцевий контроль за пріоритетними стратегічними напрямками державної екологічної політики України, будування інформаційної політики з акцентом на історико-географічній особливості місцевості розташування туристичного об'єкту, просування і продажу за кордоном бренду «Україна», українських товарів та послуг на основі партнерства, реклама об'єктів для проведення конференцій, нарад, симпозіумів, організації тренінгів та коуч-сесій для іноземних користувачів на базі готельного фонду України, запровадження національної марки якості для туристичних агентств, заохочення розвитку зеленого або аграрного туризму, створення інтерактивної бази даних, що містить інформацію про туристичні та рекреаційні ресурси України на усіх мовах Євросоюзу, та мовах інших зарубіжних цільових сегментів споживачів туристичних послуг України, презентації туристичного потенціалу України на національних та міжнародних виставково-ярмаркових заходах.

Список літератури

1. Євтушенко В.А., Рахман М.С., Мангушев Д.В. Вплив міжнародного туризму на економічний розвиток та імідж окремої країни. Проблеми економіки, 2017. № 2. С.26-34
2. Подлепіна П.О. Закордонний досвід організації туризму на сучасному етапі (на прикладі Іспанії) Вісник харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, 2013. № 1086. с.169-174.
3. Зубарева М. А. Особливості реклами та ПР у туризмі. Соціологія, 2015. № 7 (123). – С. 15-22.

4. Смаль В.В. Туризм в Італії: тенденції, виклики, шляхи подолання проблем. Географія та туризм, 2013. Вип. 24. С. 86-93.
5. Особливості формування та реалізації туристичної політики держави: міжнародний, національний, регіональний досвід : монографія / кол. авт., за ред. А. Ю. Парфіненка. Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2013. 280 с.
6. Димчук А.В. Механізми державного регулювання туристичного ринку: світовий досвід. Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту, 2011. Вип. III (43). С.215-221.
7. Євтушенко О.В. Застосування комплексу маркетингу в сфері туризму. Вісник харківського національного університету імені В. Н. Каразіна, 2014. № 1144. С. 166-170.
8. Дурович А.П. Маркетинг в туризме Учебное пособие. Минск: Новое знание, 2003. 496 с.
9. Горіна Г.О. Концепція формування та управління розвитком ринку туристичних послуг в умовах просторової поляризації. Інвестиції: практика та досвід, 2017. С.16-21.
10. Національна туристична організація [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.ntoukraine.org/index_ua.html
11. Туристична індустрія Іспанії як об'єкт державного регулювання [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://helpiks.org/2-84366.html>
12. UNWTO Tourism Highlights 2018 Edition [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419876>
13. UNWTO Tourism Highlights 2017 Edition [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www2.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights-2017>
14. Дворська І. Україна со смыслом. Как улучшить туристический имидж страны [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pravda.com.ua/rus/columns/> 2018/07/9/7185777/
15. OECD (2011) OECD Studies on Tourism Italy: Review of Issues and Policies [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.oecd.org/italy/oecdstudiesontourism-italyreviewofissuesandpolicies.htm>
16. Тринько Р. Джерела фінансування туристичної галузі: проблеми та шляхи вирішення. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка, 2015. 11(176). с. 35-39
17. Travel & tourism economic impact 2017. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/regions-2017/world2017.pdf>.
18. Travel & tourism economic impact 2017. Ukraine [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/ukraine2017.pdf>
19. Travel & tourism economic impact 2017. France [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/france2017.pdf>
20. Баран Г. Розвиток туризму в Україні: проблеми та перспективи [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://marker.ua/ua/sotsialnyj-blok/1804-razvitie-turizma-v-ukraine-problemy-i-perspektivy/>

21. Аксьоненко К. А., Тарасова К.І. Статистичний аналіз розвитку туризму в Україні. Статистика – інструмент соціально-економічних досліджень: збірник наукових студентських праць, 2017. Вип. 3. С.12-16.
22. Ружило В. Просування туристичних продуктів українських підприємств на міжнародному ринку [Електронний ресурс]. Режим доступу: dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/20985/1/205-206.pdf
23. Туристична політика зарубіжних країн : підручник / кол. авт.; за ред. А. Ю. Парфіненка. Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2015. 220 с.
24. Горіна Г.О. Ринок туристичних послуг: управління розвитком в умовах просторової поляризації: монографія. Кривий Ріг: Чернявський Д.О., 2016. 305 с.
25. В'їзд іноземних громадян в Україну за країнами, з яких вони прибули, у 2017 році [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
26. Екологічна ситуація в країні [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.radiosvoboda.org/a/26916245.html>
27. Омаров А. Е. огли Стратегічні напрями національної екологічної політики держави. Актуальні проблеми державного управління, 2017. №1(51). С.1-6.
28. Розпорядження «Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року» від 16 березня 2017 р. № 168-р Київ [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/249826501>

РОЗДІЛ 9. КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ РЕГІОНІВ⁹

Кризові явища соціально-економічних систем різних рівнів набувають все більших темпів, характеризуються системністю та важкопередбачуваністю. Причиною можна назвати відсутність ефективної системи антикризового управління як на рівні підприємств, так і на рівні регіонів і країни взагалі. Сучасне підприємство, галузь або регіон не в змозі працювати стабільно та ефективно без залучення усіх можливих механізмів антикризового управління. Соціально-економічні системи характеризуються багатокритеріальністю вимірювання, що зумовлює і розмаїття суперечностей у них, а отже, і відмінності у кризах. Для побудови ефективної системи антикризового управління необхідно провести ідентифікацію однорідності об'єктів системи антикризового управління із застосуванням багатовимірних статистичних методів [1].

На нашу думку, система антикризового управління - це сукупність функцій антикризового управління (дослідження, діагностика, ідентифікація та контроль), які у своїй взаємодії дозволяють попередити кризові явища, зменшити вплив кризи та ліквідувати її наслідки [1].

Регіональне антикризове управління визначається як особливий тип управління, обумовлений виникненням внутрішньосистемних функціональних розривів у відтворювальній системі регіонів, який відрізняється фазовим характером; а також участю суб'єктів різної інституційної природи, що дозволяє діагностувати кризу, а потім вже і створювати нові організаційно-економічні можливості для розвитку регіону [2].

Розробка та впровадження регіональної антикризової системи управління повинно спиратися на повне й адекватне відображення динаміки соціально-економічного розвитку кожної визначеної одиниці адміністративно-територіального устрою (регіону) на фоні відповідних індикаторів. Характерною особливістю аналізу соціально-економічного стану регіонів є досить велика кількість показників (індикаторів), які утворюють багатовимірні вектори. Часто індикатори виміряні в різних шкалах і це є проблемою при виборі алгоритму типізації (класифікації). В такому випадку доцільно використовувати методи багатовимірного, зокрема, кластерного аналізу [1].

З метою ідентифікації однорідності об'єктів (регіонів) системи антикризового управління здійснено групування регіонів України методом кластерного аналізу.

Вихідними даними є матеріали Державної служби статистики України [4-7] щодо соціально-економічного становища регіонів України, які сформовані на підставі отриманих даних від Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [8].

За результатами проведеного аналізу соціально-економічного розвитку регіонів та розрахунків інтегральних показників економічної безпеки [9]

⁹ Н.С. Іванова, д.е.н., доцент, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)

визначено, що після 2013 р. спостерігається спад майже по всіх показниках, тому доцільним є провести процедуру групування регіонів за даними 2013 р. та 2017 р. Результати розрахунку та аналізу показників ентропії [1, 9] в умовах різної кількості кластерів за даними 2013 р. наведено в табл. 9.1.

Таблиця 9.1 – Розрахунок ентропії різних варіантів кількості кластерів для порівняння регіонів за їх станом соціально-економічного розвитку (за результатами 2013 року) (розраховано та складено автором)

Кількість кластерів	Кількість регіонів у кластері №							Максимально можлива ентропія, біт	Ентропія, біт	Відхилення ентропії від максимально можливого значення, %
	1	2	3	4	5	6	7			
2	19	5						1,00	0,77	23,38
3	2	7	15					1,58	1,25	21,15
4	6	6	2	10				2,00	1,81	9,42
5	3	3	5	2	9			2,32	2,02	12,98
6	3	6	5	1	7	2		2,58	2,32	10,17

Найменше відхилення показника ентропії від максимально можливого його значення спостерігається при групуванні об'єктів в 4 кластери $\Delta H = 9,42\%$, тому регіони України згруповано в 4 кластери (методом k-середніх).

Результати дисперсійного аналізу побудованих кластерів, табл. 9.2, показали відсутність суттєвих відмінностей (тобто рівень значущості перевищує 0,05) за наступними індикаторами:

- X_{11} – продукція тваринництва ($p = 0,0797$);
- X_{12} – прийняття в експлуатацію загальної площі житла ($p = 0,102$).
- X_{16} – Фінансовий результат (сальдо) від звичайної діяльності ($p = 0,566$);

Таблиця 9.2 – Дисперсійний аналіз змінних (за даними 2013 р.) (розраховано та складено автором)

Показник	Міжкластерна дисперсія	Ступінь свободи	Внутрішньокластерна дисперсія	Ступінь свободи	Розрахунковий критерій Фішера	Рівень значущості i
1	2	3	4	5	6	7
X1	20,50764	3	2,49236	20	54,8547	0,000000
X2	20,75876	3	2,24124	20	61,7479	0,000000
X3	17,70431	3	5,29569	20	22,2877	0,000001
X4	16,82037	3	6,17963	20	18,1460	0,000006
X5	17,06227	3	5,93773	20	19,1569	0,000004
X6	9,78126	3	13,21874	20	4,9330	0,010042
X7	21,89782	3	1,10218	20	132,4518	0,000000
X8	21,56051	3	1,43948	20	99,8532	0,000000
X9	12,31382	3	10,68618	20	7,6821	0,001318
X10	11,87069	3	11,12931	20	7,1108	0,001948
X11	6,47275	3	16,52725	20	2,6109	0,079706
X12	6,01582	3	16,98418	20	2,3613	0,101876

Продовження таблиці 9.2

1	2	3	4	5	6	7
X13	21,25923	3	1,74077	20	81,4169	0,000000
X14	21,53857	3	1,46142	20	98,2540	0,000000
X15	18,76346	3	4,23654	20	29,5264	0,000000
X16	2,17225	3	20,82775	20	0,6953	0,565721
X17	19,43444	3	3,56556	20	36,3373	0,000000

Це свідчить про те, що середні значення досліджуваних показників є різними для цього рівня значущості і ці показники можна виключити, а аналіз – здійснити знову.

Проведення кластеризації методом k-середніх дозволило визначити складові побудованих кластерів, табл. 9.2.

Таблиця 9.2 – Групування регіонів (областей) України на кластери за показниками соціально-економічного розвитку, 2013 р. (розраховано та складено автором)

Кластер 1 (6 об'єктів)	Кластер 2 (9 об'єктів)	Кластер 3 (7 об'єктів)	Кластер 4 (2 об'єкти)
Запорізька	Вінницька	Волинська	Дніпропетровська
Київська	Кіровоградська	Житомирська	Донецька
Луганська	Миколаївська	Закарпатська	
Львівська	Полтавська	Івано-Франківська	
Одеська	Сумська	Рівненська	
Харківська	Херсонська	Тернопільська	
	Хмельницька	Чернівецька	
	Черкаська		
	Чернігівська		

В результаті перевірки якості класифікації методами дискримінантного аналізу визначено, що значення статистики Уїлкса знаходиться в інтервалі $[0,1]$ і складає 0,000289. Це дозволяє зробити висновок про коректність класифікації.

В якості перевірки коректності вибірок отримано результати класифікаційної матриці, табл. 9.3.

Таблиця 9.3 – Класифікаційна матриця (дискримінантний аналіз) (розраховано та складено автором)

	Percent - Correct	G_1:1 - p=,25000	G_2:2 - p=,37500	G_3:3 - p=,29167	G_4:4 - p=,08333
G_1:1	100,0000	6	0	0	0
G_2:2	100,0000	0	9	0	0
G_3:3	100,0000	0	0	7	0
G_4:4	100,0000	0	0	0	2
Total	100,0000	6	9	7	2

Результати класифікаційної матриці також підтверджують правильність групування регіонів методом k-середніх. За наявності регіонів, які неправильно віднесені до відповідних груп, то у таблиці класифікації спостережень (табл. 9.4) некоректно віднесені об'єкти позначаються зірочкою (*).

Таблиця 9.4 – Класифікаційна спостережень (дискримінантний аналіз) (розраховано та складено автором)

Регіон	Observed – Classif.	1 – p=,25000	2 – p=,37500	3 – p=,29167	4 – p=,08333
Вінницька	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Волинська	G_3:3	G_3:3	G_2:2	G_1:1	G_4:4
Дніпропетровська	G_4:4	G_4:4	G_1:1	G_2:2	G_3:3
Донецька	G_4:4	G_4:4	G_1:1	G_2:2	G_3:3
Житомирська	G_3:3	G_3:3	G_2:2	G_1:1	G_4:4
Закарпатська	G_3:3	G_3:3	G_2:2	G_1:1	G_4:4
Запорізька	G_1:1	G_1:1	G_3:3	G_2:2	G_4:4
Івано-Франківська	G_3:3	G_3:3	G_2:2	G_1:1	G_4:4
Київська	G_1:1	G_1:1	G_3:3	G_2:2	G_4:4
Кіровоградська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Луганська	G_1:1	G_1:1	G_2:2	G_3:3	G_4:4
Львівська	G_1:1	G_1:1	G_3:3	G_2:2	G_4:4
Миколаївська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Одеська	G_1:1	G_1:1	G_2:2	G_3:3	G_4:4
Полтавська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Рівненська	G_3:3	G_3:3	G_2:2	G_1:1	G_4:4
Сумська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Тернопільська	G_3:3	G_3:3	G_2:2	G_1:1	G_4:4
Харківська	G_1:1	G_1:1	G_2:2	G_3:3	G_4:4
Херсонська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Хмельницька	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Черкаська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4
Чернівецька	G_3:3	G_3:3	G_2:2	G_1:1	G_4:4
Чернігівська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_1:1	G_4:4

Канонічний аналіз підтверджує правильності отриманої розбивки вихідної сукупності спостережень на кластери, рис. 9.1.

Діаграма розсіювання канонічних значень підтверджує правильність розбивки регіонів України на 3 кластери. Окрім цього дані рис. 9.1 свідчать про наявність значних відмінностей між кластером 4 та іншими кластерами.

Оскільки в кластерному аналізі показники спочатку було простандартизовано, то надалі можна характеризувати кластери за нестандартизованими даними, табл. 9.5.

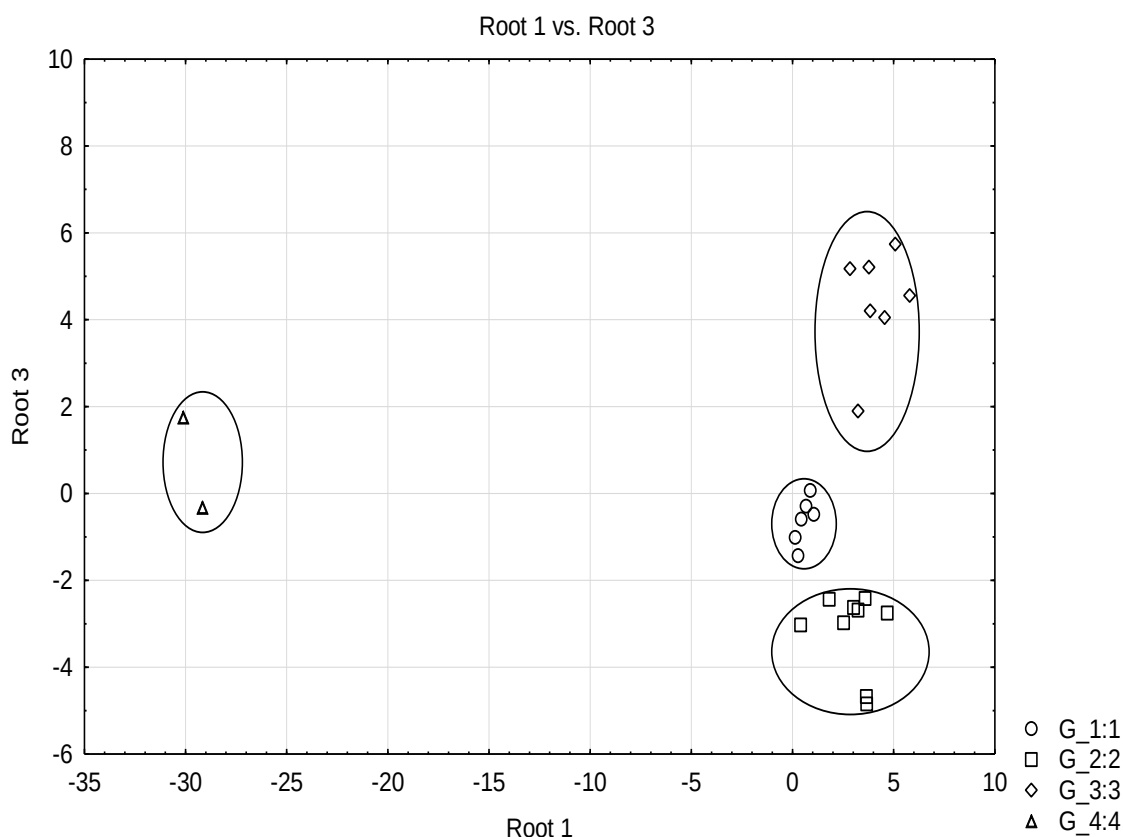


Рисунок 9.1 – Графік розсіювання канонічних значень (розраховано та побудовано автором)

Таблиця 9.5 – Середні значення факторних змінних для кластерів за даними 2013 р. (розраховано та складено автором)

Змінні		Кластери			
		1	2	3	4
1		2	3	4	5
Чисельність наявного населення, тис. осіб	X1	2235,48	1230,2	1154,77	3818,2
Кількість зайнятих економічною діяльністю, тис. осіб	X2	1007,33	547,4	490,19	1749,6
Наявний дохід населення у розрахунку на одну особу, грн	X3	25726,33	22728,2	19750,57	29960,9
Витрати населення у розрахунку на одну особу, грн	X4	30417,50	24991,2	23038,79	32225,6
Середньомісячна заробітна плата, грн	X5	3090,17	2703,8	2580,00	3545,5
Індекс споживчих цін відсотків	X6	100,37	100,0	99,60	100,9
Валовий регіональний продукт (млн. грн.)	X7	66132,50	31475,6	22105,71	158915,5
Обсяг реалізованої промислової продукції, (товарів, послуг), млн.грн	X8	58258,73	26488,1	12471,01	219143,7
Продукція сільського господарства (у постійних цінах), млн.грн	X9	10970,93	12206,3	6258,57	13308,4
Продукція рослинництва (у постійних цінах), млн.грн	X10	7777,05	8983,7	3797,71	9015,8
Продукція тваринництва (у постійних цінах), млн.грн	X11	3193,88	3222,6	2460,86	4292,6

Продовження табл.9.5

1		2	3	4	5
Прийняття в експлуатацію загальної площі житла, тис.м ²	X12	596,17	191,7	345,29	361,0
Роздрібний товарооборот підприємств (у фактичних цінах), млрд.грн	X13	21,88	7,9	6,96	38,9
Експорт товарів і послуг, млрд.дол. США	X14	2,81	1,2	0,65	11,7
Імпорт товарів і послуг, млрд.дол. США	X15	2,98	0,6	0,73	5,3
Фінансовий результат (сальдо) від звичайної діяльності до оподаткування, млрд. грн.	X16	1,58	1,3	-0,41	2,6
Капітальні інвестиції (у фактичних цінах), млрд.грн	X17	11,65	4,3	3,13	24,6

Результати проведених розрахунків свідчать про неоднорідність регіонів України з погляду їхнього соціально-економічного розвитку за даними 2013 р. І з позиції соціально-економічних показників можна виділити чотири основні групи (кластери). Узагальнення відмінностей дозволило охарактеризувати кластери, характеристики яких представлено на рис. 9.2.

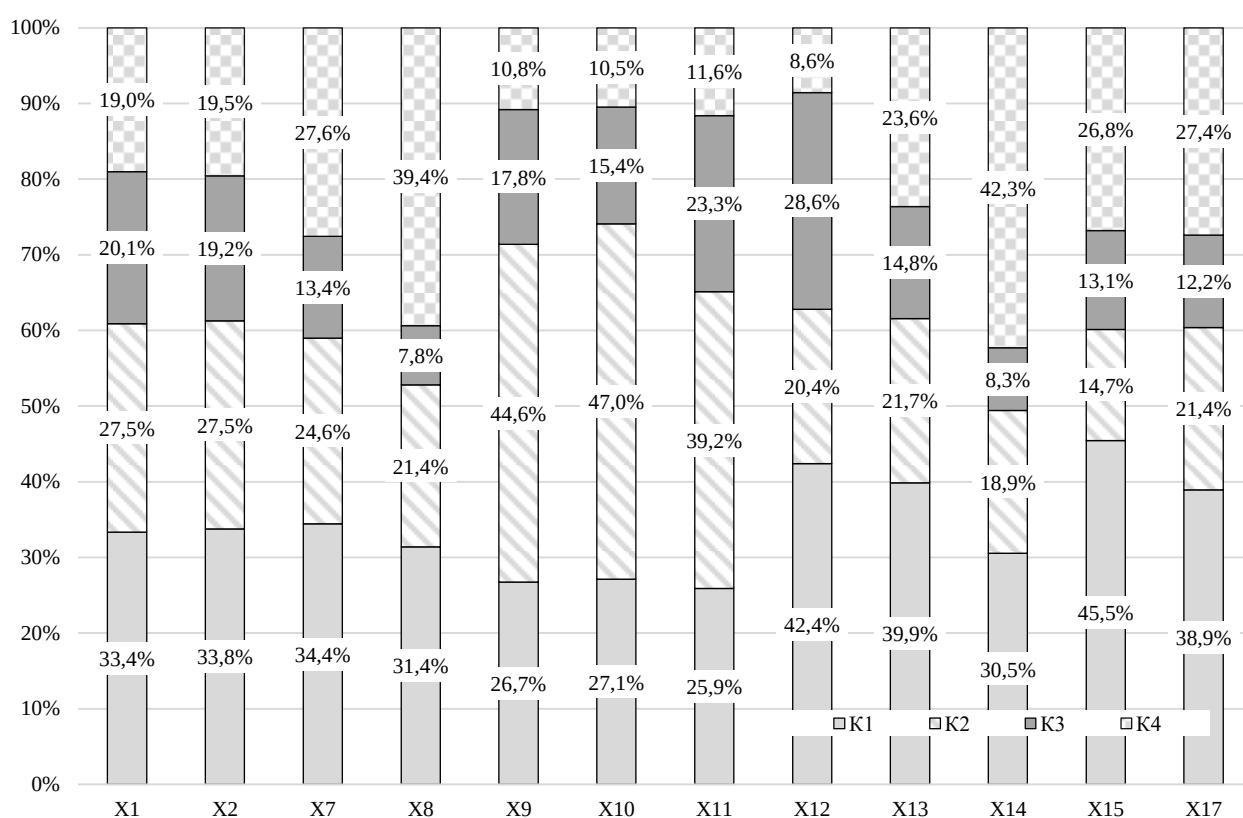


Рисунок 9.2 – Характеристика регіональних кластерів забезпечення економічної безпеки національної економіки, за даними 2013 р. (розраховано та побудовано автором)

Перший кластер «K1» майже по всіх показниках має найбільшу частку у їх формуванні на національному рівні: Чисельність наявного населення (X1) – 33,4 %; Кількість зайнятих економічною діяльністю (X2) – 33,8 %; Валовий регіональний продукт (X7) – 34,4 %; Обсяг реалізованої промислової продукції,

(товарів, послуг) (X8) – 31,4 %; Прийняття в експлуатацію загальної площі житла (X12) – 42,4 %; Роздрібний товарооборот підприємств (у фактичних цінах) (X13) – 39,9 %; Імпорт товарів і послуг (X15) – 45,5 %; Капітальні інвестиції (у фактичних цінах) (X17) – 38,9 %.

Кластер 2 «К2» найбільшу питому вагу має за наступними показниками: Продукція сільського господарства (у постійних цінах) (X9) – 44,6 %; Продукція рослинництва (у постійних цінах) (X10) – 47 %; Продукція тваринництва (у постійних цінах) (X11) – 39,2 %.

Регіони кластеру 4 «К4» (Дніпропетровська та Донецька області) в 2013 році є формуючими за показником експорту товарів і послуг (X14), їх частка складає 42,3 %. Окрім того за показниками X3 (Наявний дохід населення у розрахунку на одну особу), X4 (Витрати населення у розрахунку на одну особу), X5 (Середньомісячна заробітна плата) та X16 (Фінансовий результат (сальдо) від звичайної діяльності до оподаткування) найвищі середні значення має кластер 4 «К4»; мінімальні значення – кластер 3 «К3», рис. 9.3.

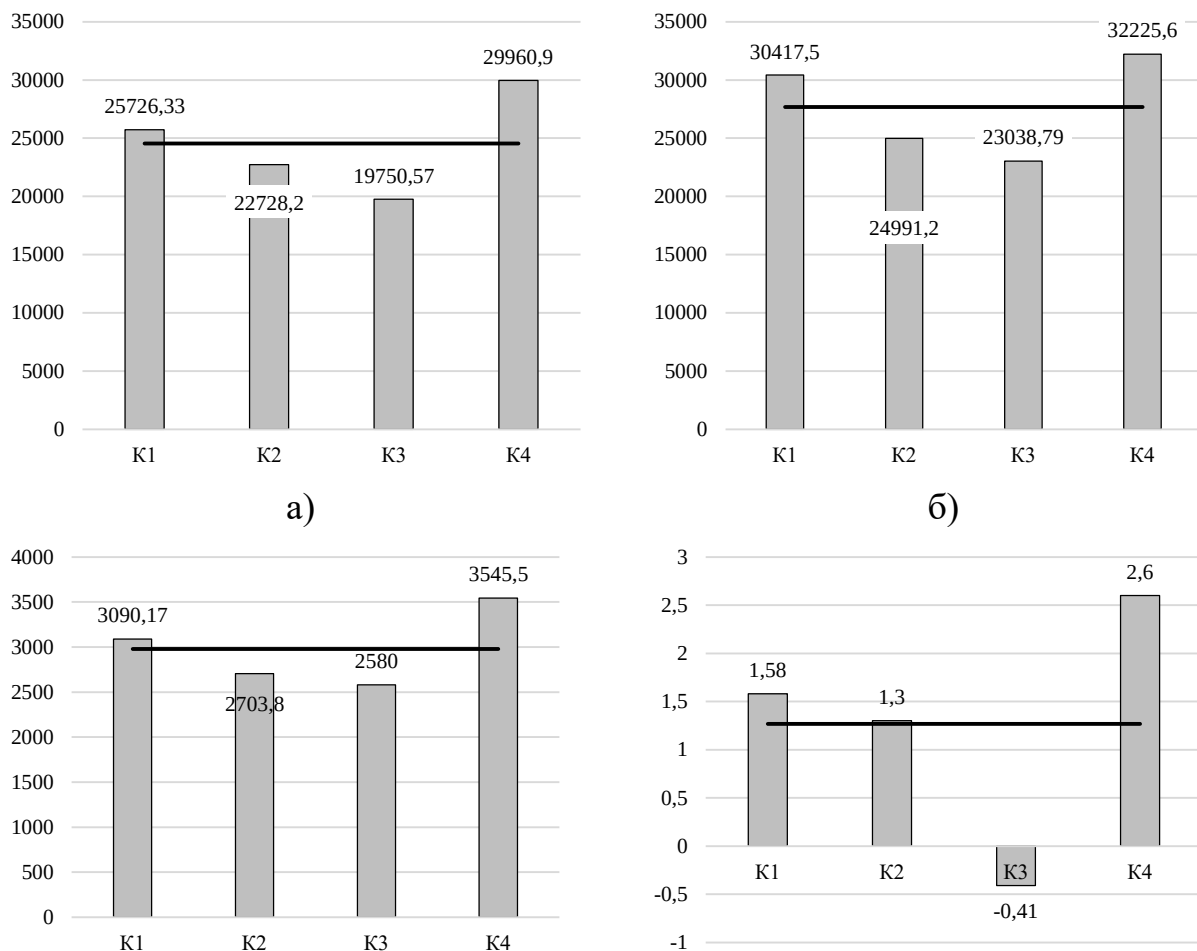


Рисунок 9.3 – Характеристика кластерів за ознаками: X3 (а), X4 (б), X5 (в) та X16 (г), за даними 2013 р. (розраховано та побудовано автором)

Отже, кластери «К1» та «К4» мають вищі значення досліджуваних показників за середні значення по країні в цілому за результатами 2013 року. Розбіжності між мінімальними та максимальними значеннями складають:

- X3 (Наявний дохід населення у розрахунку на одну особу) – на +34,1 %;
- X4 (Витрати населення у розрахунку на одну особу) – на +28,5 %;
- X5 (Середньомісячна заробітна плата) – на +27,2 %;
- X16 (Фінансовий результат (сальдо) від звичайної діяльності до оподаткування) – на +115,8 %.

Результати розрахунку та аналізу показників ентропії в умовах різної кількості кластерів за даними соціально-економічного розвитку регіонів за 2017 рік наведено в табл. 9.6.

Таблиця 9.6 – Розрахунок ентропії різних варіантів кількості кластерів для порівняння регіонів за їх станом соціально-економічного розвитку (за результатами 2017 року) (розраховано та складено автором)

Кількість кластерів	Кількість регіонів у кластері №							Максимально можлива ентропія, біт	Ентропія, біт	Відхилення ентропії від максимально можливого значення, %
	1	2	3	4	5	6	7			
2	19	5						1,00	0,74	26,09
3	5	3	16					1,58	1,24	21,88
4	3	12	5	4				2,00	1,78	10,99
5	3	3	9	5	4			2,32	2,18	5,99
6	3	3	9	4	4	1		2,58	2,33	9,54

За даними табл. 3.32 найменше відхилення показника ентропії від максимально можливого його значення спостерігається при групуванні об'єктів на 5 кластерів $\Delta H = 5,99\%$. Тому регіони України за показниками соціально-економічного розвитку (2017 р.) згруповано на 5 кластерів (методом k-середніх).

Результати дисперсійного аналізу побудованих кластерів, табл. 3.33, показали відсутність суттєвих відмінностей (тобто рівень значущості перевищує 0,05) за наступними індикаторами:

- X_6 – індекс споживчих цін ($p = 0,96$);
- X_{11} – продукція тваринництва ($p = 0,19$);
- X_{16} – фінансовий результат (сальдо) від звичайної діяльності ($p = 0,24$).

Це свідчить про те, що середні значення досліджуваних показників є різними для цього рівня значущості і ці показники можна виключити, а аналіз – здійснити знову. Результати повторної перевірки показників кластерного аналізу дозволили зробити висновок про можливість застосування решти індикаторів для подальших розрахунків.

Проведення кластеризації методом k-середніх дозволило визначити складові побудованих кластерів, табл. 9.7.

Після проведення кластеризації методом k-середніх встановлено, що до першого кластера слід віднести три регіони України (Вінницька, Миколаївська, Черкаська); до другого – три (Київська, Львівська, Одеська), до третього – дев'ять (Волинська, Житомирська, Івано-Франківська, Кіровоградська, Рівненська, Сумська, Херсонська, Хмельницька, Чернігівська), до четвертого – п'ять регіонів (Дніпропетровська, Донецька, Запорізька, Полтавська,

Харківська), до п'ятого – 4 регіони (Закарпатська, Луганська, Тернопільська, Чернівецька).

Таблиця 9.7 – Групування регіонів (областей) України на кластери за показниками соціально-економічного розвитку (розраховано та складено автором)

Кластер 1 (3 об'єкти)	Кластер 2 (3 об'єкти)	Кластер 3 (9 об'єктів)	Кластер 4 (5 об'єктів)	Кластер 5 (4 об'єкти)
Вінницька	Київська	Волинська	Дніпропетровська	Закарпатська
Миколаївська	Львівська	Житомирська	Донецька	Луганська
Черкаська	Одеська	Івано-Франківська	Запорізька	Тернопільська
		Кіровоградська	Полтавська	Чернівецька
		Рівненська	Харківська	
		Сумська		
		Херсонська		
		Хмельницька		
		Чернігівська		

Перевірку якості класифікації проведено методами дискримінантного аналізу, визначено, що значення статистики Уїлкса знаходиться в інтервалі $[0,1]$ і складає 0,0008051. Це дозволяє зробити висновок про коректність класифікації.

В якості перевірки коректності вибірок отримано результати класифікаційної матриці, табл. 9.8.

Таблиця 9.8 – Класифікаційна матриця (дискримінантний аналіз) (розраховано та складено автором)

Група	Percent - Correct	G_1:1 - p=,12500	G_2:2 - p=,12500	G_3:3 - p=,37500	G_4:4 - p=,20833	G_5:5 - p=,16667
G_1:1	100,0000	3	0	0	0	0
G_2:2	100,0000	0	3	0	0	0
G_3:3	100,0000	0	0	9	0	0
G_4:4	100,0000	0	0	0	5	0
G_5:5	100,0000	0	0	0	0	4
Total	100,0000	3	3	9	5	4

Результати класифікаційної матриці також підтверджують правильність групування регіонів методом k-середніх. За наявності регіонів, які неправильно віднесені до відповідних груп, у таблиці класифікації спостережень (табл. 9.9) некоректно віднесені об'єкти позначаються зірочкою (*).

Контроль правильності отриманої розбивки вихідної сукупності спостережень на кластери проведено також за допомогою канонічного аналізу, який можливий за умови наявності, принаймні, трьох груп і наявності хоча б двох змінних в моделі, рис. 9.4.

Таблиця 9.9 – Класифікаційна спостережень (дискримінантний аналіз)
(розраховано та складено автором)

Область	Observed - Classif.	1 - p=,12500	2 - p=,12500	3 - p=,37500	4 - p=,20833	5 - p=,16667
1	2	3	4	5	6	7
Вінницька	G_1:1	G_1:1	G_3:3	G_2:2	G_5:5	G_4:4
Волинська	G_3:3	G_3:3	G_5:5	G_1:1	G_2:2	G_4:4
Дніпропетровська	G_4:4	G_4:4	G_1:1	G_2:2	G_3:3	G_5:5
Донецька	G_4:4	G_4:4	G_1:1	G_2:2	G_3:3	G_5:5
Житомирська	G_3:3	G_3:3	G_1:1	G_5:5	G_2:2	G_4:4
Закарпатська	G_5:5	G_5:5	G_3:3	G_1:1	G_2:2	G_4:4
Запорізька	G_4:4	G_4:4	G_1:1	G_3:3	G_2:2	G_5:5
Івано-Франківська	G_3:3	G_3:3	G_5:5	G_1:1	G_2:2	G_4:4
Київська	G_2:2	G_2:2	G_1:1	G_3:3	G_5:5	G_4:4
Кіровоградська	G_3:3	G_3:3	G_1:1	G_5:5	G_2:2	G_4:4
Луганська	G_5:5	G_5:5	G_3:3	G_1:1	G_2:2	G_4:4
Львівська	G_2:2	G_2:2	G_3:3	G_5:5	G_1:1	G_4:4
Миколаївська	G_1:1	G_1:1	G_3:3	G_2:2	G_5:5	G_4:4
Одеська	G_2:2	G_2:2	G_1:1	G_3:3	G_5:5	G_4:4
Полтавська	G_4:4	G_4:4	G_1:1	G_2:2	G_3:3	G_5:5
Рівненська	G_3:3	G_3:3	G_5:5	G_1:1	G_2:2	G_4:4
Сумська	G_3:3	G_3:3	G_1:1	G_5:5	G_2:2	G_4:4
Тернопільська	G_5:5	G_5:5	G_3:3	G_1:1	G_2:2	G_4:4
Харківська	G_4:4	G_4:4	G_1:1	G_2:2	G_3:3	G_5:5
Херсонська	G_3:3	G_3:3	G_1:1	G_5:5	G_2:2	G_4:4
Хмельницька	G_3:3	G_3:3	G_1:1	G_5:5	G_2:2	G_4:4
Черкаська	G_1:1	G_1:1	G_3:3	G_5:5	G_4:4	G_2:2
Чернівецька	G_5:5	G_5:5	G_3:3	G_1:1	G_2:2	G_4:4
Чернігівська	G_3:3	G_3:3	G_5:5	G_1:1	G_2:2	G_4:4

Діаграма розсіювання канонічних значень підтверджує правильність розбивки регіонів України на 3 кластери. Окрім цього, дані рис. 3.49 свідчать про наявність значних відмінностей між кластером №3 та кластерами №1, №2.

З метою визначення характеристик ідентифікованих кластерів досліджено середні значення для кожного кластера, побудовані за нестандартизованими змінними, рис. 9.5.

Регіони кластеру 4 значно відрізняються від інших кластерів за такими змінними як X7 (Валовий регіональний продукт) та X8 (Обсяг реалізованої промислової продукції, (товарів, послуг)).

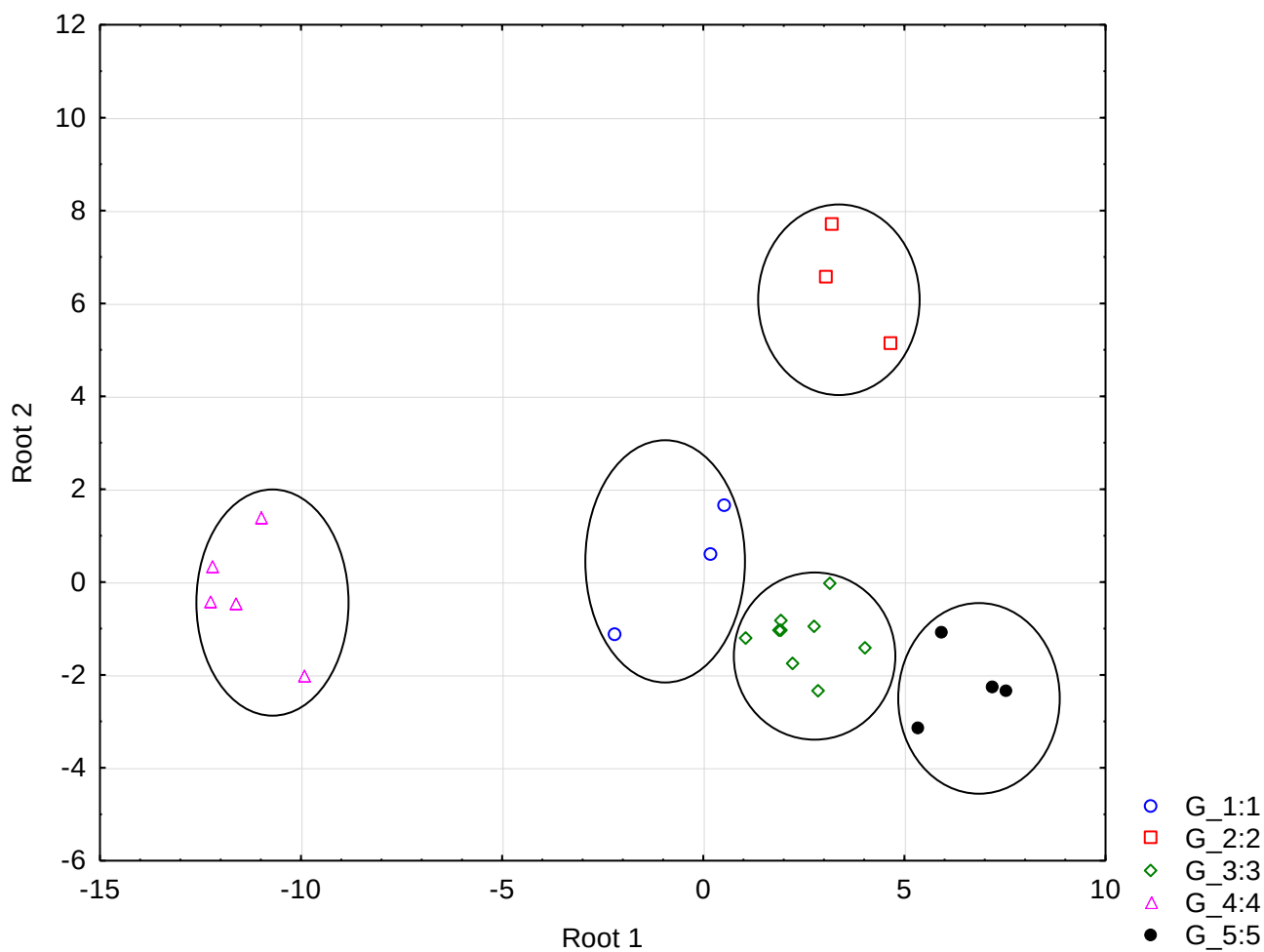


Рисунок 9.4 – Графік розсіювання канонічних значень (розраховано та складено автором)

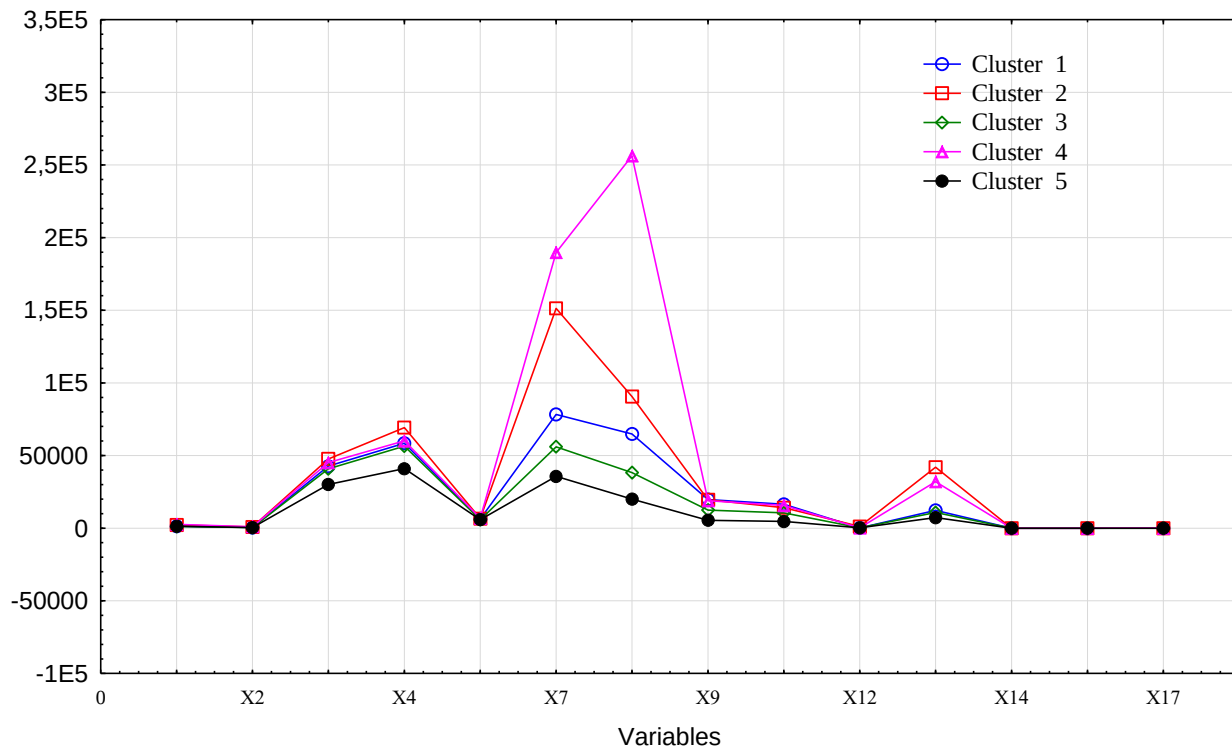


Рисунок 9.5 – Графік середніх значень факторних змінних для кластерів (розраховано та побудовано автором)

Оскільки в кластерному аналізі показники спочатку було простандартизовано, то надалі можна характеризувати кластери за нестандартизованими даними, табл. 9.10.

Таблиця 9.10 – Середні значення факторних змінних для кластерів (розраховано та складено автором)

Змінні		Cluster - No. 1	Cluster - No. 2	Cluster - No. 3	Cluster - No. 4	Cluster - No. 5
X1	Чисельність наявного населення, тис. осіб	1312,50	2222,3	1133,32	2652,5	1346,22
X2	Кількість зайнятих економічною діяльністю, тис. осіб	549,67	926,2	459,81	933,4	391,70
X3	Наявний дохід населення (грн./осіб)	42721,93	47662,8	40797,33	45151,0	30091,13
X4	Витрати населення	58463,60	69167,7	56483,39	60113,6	41017,35
X5	Середньомісячна заробітна плата, грн	6290,67	6707,0	5880,67	6872,2	5848,00
X7	Валовий регіональний продукт, млн.грн	78324,66	151325,7	56012,33	189793,8	35666,50
X8	Обсяг реалізованої промислової продукції, млн.грн	64835,33	90618,0	38226,55	256320,3	20007,07
X9	Продукція сільського господарства, млн.грн	19729,83	19498,1	12472,13	18876,0	5349,43
X10	Продукція рослинництва, млн.грн	16518,30	14141,0	10525,96	15692,4	4663,60
X12	Прийняття в експлуатацію загальної площі житла, тис.м2	188,33	1168,0	248,78	245,6	234,00
X13	Роздрібний товарооборот підприємств (у фактичних цінах), млрд.грн	12272,23	41942,4	10789,04	32022,2	7287,13
X14	Експорт товарів і послуг, млн.дол. США	1,43	2,2	0,57	3,7	0,64
X15	Імпорт товарів і послуг, млн.дол. США	0,55	2,5	0,53	2,3	0,54
X17	Капітальні інвестиції (у фактичних цінах), млрд.грн	10,33	27,0	7,78	22,3	4,78

За даними рис. 9.4 – 9.5 та табл. 9.10 можна зробити висновок про неоднорідність регіонів України з погляду соціально-економічного розвитку.

З позиції соціально-економічних показників можна виділити п'ять основних кластерів, рис. 9.6.

Отже, регіони другого кластеру характеризуються найкращими показниками, питома вага в структурі складає 12,5%. Найвищі значення зафіксовано за таким індикаторами: наявний дохід населення (X3), витрати населення (X4), продукція сільського господарства (X9), прийняття в експлуатацію загальної площі житла (X12), роздрібний товарооборот підприємств (X13), імпорт товарів і послуг (X15), капітальні інвестиції (X17).

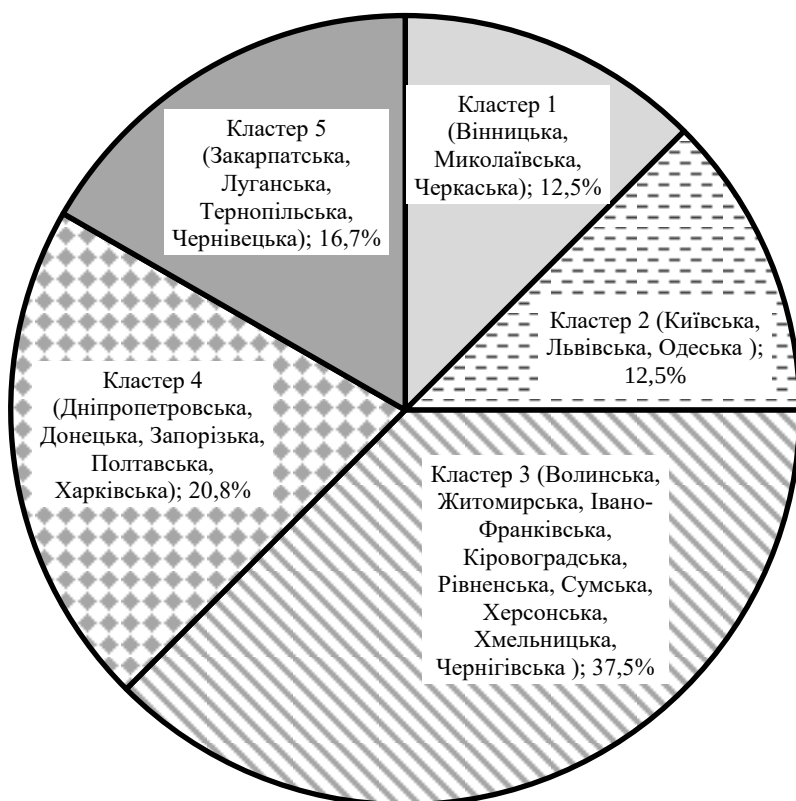


Рисунок 9.6 – Регіональні кластери соціально-економічного розвитку, 2017 рік (розраховано та побудовано автором)

Таблиця 9.11 – Максимальні та мінімальні значення змінних за регіональними кластерами (розраховано та складено автором)

Змінні		Максимум		Мінімум		Розбіжність
		значення	кластер	значення	кластер	
1		2	3	4	5	6
X1	Чисельність наявного населення, тис. осіб	2652,5	K4	1133,32	K3	57,3%
X2	Кількість зайнятих економічною діяльністю, тис. осіб	933,4	K4	391,7	K5	58,0%
X3	Наявний дохід населення (грн./осіб)	47662,8	K2	30091,13	K5	36,9%
X4	Витрати населення	69167,7	K2	41017,35	K5	40,7%
X5	Середньомісячна заробітна плата, грн	6872,2	K4	5848	K5	14,9%
X7	Валовий регіональний продукт, млн.грн	189793,8	K4	35666,5	K5	81,2%
X8	Обсяг реалізованої промислової продукції, млн.грн	256320,3	K4	20007,07	K5	92,2%
X9	Продукція сільського господарства, млн.грн	19729,83	K2	5349,43	K5	72,9%
X10	Продукція рослинництва, млн.грн	16518,3	K1	4663,6	K5	71,8%

	1	2	3	4	5	6
X12	Прийняття в експлуатацію загальної площі житла, тис.м ²	1168	K2	188,33	K1	83,9%
X13	Роздрібний товарооборот підприємств (у фактичних цінах), млрд.грн	41942,4	K2	7287,13	K5	82,6%
X14	Експорт товарів і послуг, млн.дол. США	3,7	K4	0,57	K3	84,6%
X15	Імпорт товарів і послуг, млн.дол. США	2,5	K2	0,53	K3	78,8%
X17	Капітальні інвестиції (у фактичних цінах), млрд.грн	27	K2	4,78	K5	82,3%

Регіони четвертого кластеру характеризуються найвищими значеннями за такими змінними: чисельність наявного населення (X1), кількість зайнятих економічною діяльністю (X2), середньомісячна заробітна плата (X5), валовий регіональний продукт (X7), обсяг реалізованої промислової продукції (X8), експорт товарів і послуг (X14).

Майже всі найнижчі значення зафіксовано за регіонами п'ятого кластеру та третього кластеру. Розбіжність між максимальними та мінімальними значеннями є досить значущою: 92,2% (обсяг реалізованої промислової продукції), 84,6% (експорт товарів і послуг), 83,9% (прийняття в експлуатацію загальної площі житла), 82,6% (роздрібний товарооборот підприємств), 82,3% (капітальні інвестиції).

В результаті проведеної кластеризації регіонів України за індикаторами соціально-економічного розвитку визначено рівень однорідності регіонів у межах відповідних кластерів, що дозволило визначити три кластери за даними 2013 р. та п'ять кластерів за даними 2017 р. Коректність класифікації спостережень (регіонів) методом k-середніх підтверджена результатами дискримінантного аналізу.

Результати проведеного дослідження дозволяють обґрунтувати стратегічні напрями підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіонів, розробити механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіонів.

Отримані кластери дозволяють розробити системи антикризового управління для регіонів відповідно їх приналежності до того чи іншого кластеру.

Список літератури

1. Іванова Н.С. Ідентифікація однорідності об'єктів системи антикризового управління методом кластеризації. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2017. №4. С. 188–198.

2. Приходченко Т.А. Антикризове управління регіональним розвитком України. *Стратегія економічного розвитку України*. 2016. №39. С. 118–126.

3. Регіони України у 2016 році: статистичний збірник. К. : Державна служба статистики України, 2016. – 299 с.

4. Про соціально-економічне становище України: доповідь. – К. : Державна служба статистики України, 2017. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/soc_ek/2017/publ_12_2017_u.html (дата звернення: 17.04.2019).

5. Про соціально-економічне становище України за 2015 рік: доповідь від 01.02.2016 р. № 15.3–31/23–16. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 07.02.2019).

6. Про соціально-економічне становище України за 2016 рік: доповідь від 01.02.2017 р. № 15.3–31/23–17. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.04.2019).

7. Сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.04.2019).

8. Сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. URL: <http://me.gov.ua/> (дата звернення: 17.04.2019).

9. Іванова Н.С. Прогнозування економічної безпеки регіонів для забезпечення безпеки національної економіки: монографія. Кривий Ріг : ФОП Чернявський Д.О., 2018. 381 с.

10. Єріна А. М. Статистичне моделювання та прогнозування : навч . посіб . К : КНЕУ, 2001. 170 с.

РОЗДІЛ 10. МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЛЕГКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ У РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ¹⁰

Особливості розвитку легкої промисловості в умовах реалізації державних регіональних стратегій розвитку

Регіональний розвиток це позитивна динаміка процесу соціальних, економічних, екологічних змін у відповідних регіонах, які є складовою здійснення загальнодержавної стратегії розвитку країни відповідно до сформульованих цілей. Планування регіонального розвитку на середньострокову перспективу, яке є результатом роботи різних суб'єктів регіонального розвитку в області: від обласної ради і обласної державної адміністрації до представників асоціацій підприємців, громадськості та науковців, має стати основою для регіональних та місцевих програм розвитку.

Пріоритетними напрямками державної регіональної політики за основними складовими сталого розвитку можна визначити: стимулювання та підтримка місцевих ініціатив щодо ефективного використання внутрішнього потенціалу регіонів для створення та підтримання повноцінного життєвого середовища, підвищення якості життя людей; зменшення територіальної диференціації за індексом регіонального людського розвитку, перш за все між столицею містом Києвом та іншими регіонами України; формування конкурентоспроможності регіонів через розроблення та впровадження програм і проектів підвищення конкурентоспроможності територій; стимулювання міжрегіональної інтеграції, подолання міжрегіонального відчуження, інтеграції регіональних економічних, інформаційних, освітніх просторів у єдиний загальноукраїнський простір; створення ефективної системи охорони навколишнього середовища через врахування екологічної складової у стратегіях регіонального розвитку, оцінювання, вирівнювання та зниження техногенно-екологічних навантажень на довкілля у регіонах; поліпшення матеріального, фінансового, інформаційного, кадрового та іншого ресурсного забезпечення розвитку регіонів, сприяння виконанню завдань органами місцевого самоврядування. Зміна підходів до регіонального розвитку, що відбулась в Європі та зачепила зараз Україну, спрямована на посилення ролі регіонів, органів публічної влади в регіонах у власному стратегічному плануванні та власному розвитку.

Виявлені проблеми у формуванні регіональних стратегій розвитку призводять до погіршення загального рівня соціально-економічної ситуації в регіонах, подальшого скорочення промислового виробництва та зниження результатів функціонування промислових підприємств [1].

Розглянемо особливості розвитку легкої промисловості в умовах реалізації державних регіональних стратегій розвитку.

¹⁰ Н.С. Орлова, д.держ.упр., професор кафедри публічного управління та адміністрування, Київський національний торговельно-економічний університет (м. Київ); А.І. Лісютін, аспірант кафедри управління персоналом та економіки підприємства, Донецький державний університет управління (м. Маріуполь)

Легка промисловість Вінницької області має найбільшу серед інших галузей промисловості залежність від давальницької сировини – її частка по окремих асортиментних групах сягає 50-100%. У 2016 р. випуск товарів легкої промисловості підприємствами області склав 0,1% від загального обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості України. Завдяки роботі на сировині замовника у 2016 р. в порівнянні з попереднім роком у виробництві виробів та одягу з текстилю було збільшено виробництво: чоловічих та хлопчачих костюмів (в 1,9 рази), пальт, півпальт та плащів (на 19,5%), сорочок (на 14,4%); жіночих та дівчачих спідниць (в 2,0 рази), жакетів та блейзерів (на 36,3%), пальт та плащів (на 18,6%). Також, в 1,2-2,3 рази зросло виробництво по багатьох асортиментних групах робочого одягу. Водночас, на 26,2% менше, ніж у 2015р. пошито чоловічих та хлопчачих піджаків та блейзерів, на 17,6% та 35,8%, відповідно, жіночих та дівчачих блузок, сорочок, батників та суконь, на 65,8% – зменшено випуск білизни постільної [2].

На підприємствах з текстильного виробництва, виробництва одягу, шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів обсяги виробництва продукції перевищили рівень січня-квітня 2016 р. на 5,2%. У січні-квітні 2017р. на підприємствах з виготовлення одягу з текстилю на 19,3% та 2,6%, відповідно, збільшено випуск чоловічих та хлопчачих брюк та бриджів з тканин вовняних та з тканин синтетичних, на 13,9% – пальт, півпальт, курток теплих, на 2,6% – сорочок, проте, на 5,4% менше вироблено піджаків, блейзерів; для жінок та дівчат більше пошито брюк та бриджів з тканин вовняних – на 13,2%, блузок сорочок, батників – на 11,0%. В той же час, на 47,9% менше випущено жіночих та дівчачих брюк з тканин бавовняних, на 29,5% – пальт, півпальт, курток теплих, на 20,9% – спідниць, на 14,8% – жакетів, блейзерів [2].

На підприємствах легкої промисловості Волинської області впродовж січня-квітня 2017 р. збільшився обсяг випуску продукції на 25,2 %. У січні-квітні підприємствами реалізовано продукції на 158,7 млн. грн., або 1,8 % загальнообласної реалізації в промисловості. Майже третину продукції легкої промисловості відвантажено за межі України. У січні-березні 2017 р. підприємства за рахунок усіх джерел фінансування освоїли 3 млн. грн. капітальних інвестицій. Обсяг прямих іноземних інвестицій (акціонерного капіталу) станом на 1 квітня 2017 р. становив 225,6 тис. дол США. Інвестиції надійшли від іноземних партнерів із Великої Британії та Польщі [3].

Займаючи 5,3% території з часткою населення 7,6%, Дніпропетровська область є одним з провідних регіонів України. Її внесок у валовий регіональний продукт держави становить майже 11% і значною мірою визначає загальну ситуацію в державі. Область має потужний промисловий потенціал, який характеризується високим рівнем розвитку важкої індустрії. Частка промислового виробництва в 2017 році по області збільшилась з 14,5 до 19,4%, іноземних інвестицій – з 5,4 до 9,7%, експорту – з 14,1 до 16,3%. У 2017 році в економіку Дніпропетровщини іноземними інвесторами вкладено 66 млн.дол. США прямих інвестицій (акціонерного капіталу) [4].

Легка промисловість області – це 55 підприємств, на яких випускаються швейні та трикотажні вироби, взуття, штучне хутро, іграшки, вовняна та

бавовняна пряжа, швейні нитки. Низку підприємств легкої промисловості переоснащено й обладнано найсучаснішим технологічним устаткуванням. Це дає можливість виробляти високоякісні конкурентоспроможні вироби. Продукція, яка виробляється за прогресивними технологіями фірмами «Дніпро», «Оветрі», КП «Старт», КП «Новомосковська швейна фабрика «ПАН», ВАТ «Жовтоводська фабрика штучного хутра», експортується до таких країн як Франція, Канада, Німеччина, Англія тощо.

В 2017 році в Дніпропетровській області скоротились темпи випуску продукції у текстильному виробництві, виробництві одягу, шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів (індекс – 90,9%). Легка промисловість області обслуговує головним чином внутрішньорегіональні потреби і розвивається на базі як місцевої, так і привезеної натуральної та хімічної сировини і матеріалів. Питома вага цієї галузі у вартості продукції відносно усієї промисловості області складає 6,8%, а відносно до загальнодержавного виробництва – близько 0,4%. Незважаючи на те, що питома вага галузі у загальнообласних обсягах реалізації промислової продукції незначна, найбільші підприємства легкої промисловості області мають необхідні виробничі потужності для випуску широкого асортименту високоякісного, конкурентоспроможного одягу та досвід співпраці як з іноземними, так і українськими партнерами [4].

Не дивлячись на продовження з 2014 року збройного конфлікту на Сході країни за результатами 2017 року обсяг виробництва легкої промисловості Донецької області збільшився на 3,5%. Частка реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості Луганської області в загальному обсязі реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості України становить 0,5% (даний показник для Донецької області – 0,1%) [4].

Легка промисловість Житомирської області представлена в основному підприємствами швейної, взуттєвої, трикотажної галузей. На території області розташовано 39 підприємств легкої промисловості, на яких працює 5,3 тис. осіб. За результатами 2016 року в Житомирській області реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості на суму 1017, 22 тис. грн., що становить 5% від загального обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості України [5].

Однією з традиційно провідних галузей економіки Закарпатської області є легка промисловість, покликана задовольняти потреби наших громадян товарами широкого вжитку та сприяти поліпшенню якості життя. Індекс промислової продукції підприємств легкої галузі в Закарпатській області в 2017 році скоротився і склав 94,2%. Легку промисловість області представляють підприємства, які відносяться до двох основних видів діяльності: текстильного виробництва, виробництва одягу, хутра та виробів з хутра; виробництва шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів [6].

На підприємствах з текстильного виробництва, виробництва одягу, шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів у січні-квітні 2018р. обсяг виробництва, порівняно з відповідним періодом минулого року зменшено на 5,8%. Скорочено виробництво білизни постільної бавовняної на 17,9%, спідниць та спідниць-брюк жіночих та дівчачих на 19,3%, сорочок чоловічих та

дівчачих на 22,3%, трикотажу спіднього на 27,8%, суконь жіночих та дівчачих на 50,9%. У січні-квітні 2018 р. підприємствами легкої промисловості реалізовано промислової продукції (товарів, послуг) на суму 495,2 млн.грн. У структурі реалізації 14,1% відпущеної продукції належить підприємствам текстильного виробництва, 23,8% – з виробництва шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів, 62,1% – з виробництва одягу [7].

Підприємства галузі працюють на давальницькій сировині, понад 90% їх загального обсягу реалізується за межі України. Співпраця з іноземними партнерами дала можливість створити додаткові робочі місця, збільшити обсяги виробництва, однак складається залежність виробників від постачальників сировини та невизначеність на тривалу перспективу. Підприємства, функціонуючи за договорами з іноземними партнерами, повністю залежать від їхніх поставок та працюють на контрактній основі з італійськими, німецькими, англійськими, французькими фірмами по переробці давальницької сировини [7].

Підприємства легкої промисловості Запорізької області збільшили обсяг виробництва протягом січня-квітня 2018 року на 13,9% порівняно з січнем-квітнем попереднього року. Більше було вироблено ковдр та пледів дорожніх із текстильних матеріалів, мішків та пакетів зі стрічки поліетиленової чи поліпропіленової, брезентів, навісів і тентів, речей постільних непухових, непір'яних, комплектів і костюмів, брюк, бриджив чоловічих та хлопчачих із тканини бавовняної або з волокон синтетичних або штучних виробничих та професійних, взуття. На підприємствах легкої промисловості з кількістю працюючих 10 осіб і більше у звітний період було зайнято 2,9 тисячі осіб [8].

Підприємства легкої промисловості Івано-Франківської області за 2016 рік освоїли 20,6 млн. грн. капітальних інвестицій. Іноземними інвесторами вкладено 12,2 млн. дол. США акціонерного капіталу. З цих коштів 99,4% вкладено нерезидентами Німеччини, Румунії, Швеції, повідомляють у Головному управлінні статистики області. За підсумками січня-квітня 2017 року досягнуто приросту обсягів продукції на 2,8% проти відповідного періоду минулого року: у текстильному виробництві – на 15%, у сфері виробництва зі шкіри – на 18,2%. За цей період реалізовано продукції легкої промисловості на 138,4 млн. грн. або 2,3% загальнодержавного обсягу [9].

Київська область у 2016 році зберегла лідируючу позицію за основними показниками соціально-економічного розвитку серед регіонів України та продемонструвала зростання на 56%. Обсяги реалізованої продукції легкої промисловості в 2015 році збільшились на 7% в порівнянні з 2014 роком. Частка обсягу реалізованої продукції легкої промисловості області в 2016 році від загального обсягу реалізованої продукції легкої промисловості по Україні – 7% (Київська область – 0,8%). Легка промисловість області представлена текстильно-суконними підприємствами (м. Богуслав, м. Березань), швейними (м. Переяслав-Хмельницький, м. Боярка, м. Фастів, м. Сквир), трикотажними (м. Біла Церква, м. Бровари, м. Сквир), шкіряно-взуттєвими (м. Біла Церква, м. Васильків, смт. Баришівка). У Києві працює близько 200 промислових підприємств легкої промисловості [10-11].

В 2016 році стабільно працювала легка промисловість Львівської області. Цій галузі належить майже 5% всього промислового комплексу області. Обсяг реалізованої продукції в 2016 році складає 712,1 тис.грн. (3,5% від загального обсягу реалізованої продукції легкої промисловості України). Підприємства легкої промисловості зосереджені майже у кожному місті. В галузі функціонує понад 1100 суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності. Тут виготовляють швейні, трикотажні, панчішно-шкарпеткові вироби, взуття та цілий ряд інших товарів народного вжитку. Майже всі підприємства цієї галузі, які мають високий технічний рівень, організували виробництво швейних виробів з орієнтацією на європейський ринок. Зазначені підприємства працюють в основному на імпортній давальницькій сировині і комплектуючих [12].

Легка промисловість Миколаївської області представлена рядом підприємствам, основними з яких є підприємств швейної підгалузі - АТ «Санта –Україна», ЗАТ «Вікторія», що виготовляють чоловічий, жіночий та дитячий одяг. Питома вага легкої промисловості області в обсязі продукції легкої промисловості України досягає 1,4%. На території області функціонує 58 підприємств легкої галузі, на яких працює більше 5,6 тис.осіб [13].

Легка промисловість Полтавської області налічує 107 підприємств, які забезпечили в 2016 році випуск продукції легкої промисловості на 65,1 млн.грн. (3,2% від загального обсягу випуску по Україні) [14]. Галузь має значні потенційні можливості, проте використовуються вони недостатньо через ряд проблемних питань: не конкурентоздатність української текстильної продукції порівняно з дорогим одягом із Західної Європи; нездатність конкурувати з більш дешевою продукцією, яка імпортується з Китаю, Туреччини, Польщі; відсутність налагодженого міжгалузевого обміну та оптової дистриб'юції товарів; сировинна проблема (зокрема, проблема давальницької сировини); проблема відносно великих виробничих витрат; значний сегмент споживачів з низькими доходами.

У Рівненській області легка промисловість, а особливо текстильна галузь, відіграє важливу роль: у галузі працює близько 57 компаній. Завдяки значним традиціям розвитку легкої промисловості в області, у секторі зайняті досвідчені та висококваліфіковані працівники. Галузь в основному представлена текстильними та швейними підприємствами (спеціалізуються переважно на пошитті одягу). Виробництво скатертей та полотна (ляне виробництво) базується на місцевій сировині. В 2016 році обсяг реалізованої продукції легкої промисловості складає 56,96 тис.грн. Основними видами продукції легкої промисловості Рівненської області є сорочки, пальта, напівпальта, костюми, жакети, сукні, спідниці, блузки [15].

Відроджується потенціал легкої промисловості Сумської області. Підприємства цієї галузі виробляють взуття, одяг та текстильні вироби. Сумська область утримує лідерські позиції в Україні із виробництва спеціального взуття. За даними Головного управління статистики у Сумській області, за 4 місяці 2017 року порівняно з відповідним періодом минулого року індекс промислової продукції на підприємствах легкої промисловості склав 128,9%. За цей же період підприємствами легкої промисловості області

реалізовано продукції на суму 57,6 млн.грн., що становить 1,4% від загального обсягу реалізованої промислової продукції. З початку 2017 року підприємствам легкої промисловості області надійшло замовлень на суму 48,6 млн.грн., понад половини з них (57,3%) від іноземних замовників [16].

В області працює одне з найбільших підприємств України (компанія «Лінен оф Десна», місто Глухів), що має повний цикл виробництва від вирощування льону та технічних конопель, первинної переробки лляної і конопляної сировини до готових виробів (шпагат, мотузки, паливні брикети, розсипний утеплювач, з 2016 року – лляне полотно). Волокна реалізовується в країни Європи та Азії для потреб прядильних та текстильних підприємств, решта – переробляється на власній шпагатній фабриці.

З метою створення сприятливого інвестиційного середовища для залучення іноземних інвестицій в економіку області на території Сумського регіону створені індустріальні (промислові) парки «Свема» (м. Шостка) та «Тростянець» (м. Тростянець), які внесено до Реєстру індустріальних (промислових) парків [16].

За січень-квітень 2017 року підприємствами Тернопільської області, які займаються текстильним виробництвом, виробництвом одягу, шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів, реалізовано продукції на 97617,2 тис. грн., що становить 1,7% до загального обсягу реалізованої промислової продукції. За межі України реалізовано 1,1% продукції легкої промисловості. Порівняно з січнем-квітнем 2015 року промислове виробництво на підприємствах даного виду діяльності скоротилось на 17,9%. Середньооблікова кількість штатних працівників, зайнятих на підприємствах текстильного виробництва, виробництва одягу, шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів (з кількістю працюючих 10 осіб і більше), у січні-квітні 2017 року становила 1,5 тис. осіб, або 5,7% від загальної кількості зайнятих на підприємствах промисловості області, в той час як у січні-квітні 2016 року – 6,1%) [17].

Харківська область входить до числа найпотужніших індустріальних центрів Східної Європи та має найбільш прогресивну структуру промисловості серед регіонів України. Її базу складають галузі переробної промисловості, сукупна питома вага яких перевищує 70%. Провідні підприємства регіону застосовують у своїй діяльності європейські стандарти управління процесами та виступають каталізаторами розвитку сервісних галузей, у тому числі освіти і сектора НДДКР, професійних послуг. Питома вага галузей переробної промисловості Харківщини перевищує 70% [18].

Незважаючи на втрату традиційних ринків Донецької, Луганської областей та Криму, куди поставлялася п'ята частина промислової продукції області на внутрішньому ринку України, а також двократне звуження ринку Росії, індустріальний сектор регіону має значну перспективу зростання.

Легка промисловість в загальній структурі промисловості області складає 6,8%. Обсяг виробництва товарів легкої промисловості в 2016 році становить 244,13 тис.грн. (1,2% від загального обсягу реалізації продукції легкої промисловості по країні) [14]. Легку промисловість області представляють близько 300 підприємств середнього та малого бізнесу (9,3 тис. працівників

легкої промисловості), які виробляють широкий асортимент продукції: верхній одяг, тканини, взуття, головні убори, трикотажні, панчішношкарпеткові, швейні, килимові вироби, ковдри, вироби зі шкіри та інше.

Харківська область стабільно входить до трійки лідерів України з впровадження на підприємствах системи управління якістю. Підприємства різних галузей регулярно стають переможцями та лауреатами Всеукраїнського конкурсу якості продукції «100 кращих товарів України». Основу промислового потенціалу області складають підприємства високотехнологічних виробництв.

Харківська область має надлишкові потужності базової електрогенерації, високу забезпеченість кваліфікованими кадрами, найбільший у країні потенціал інститутів промислового інжинірингу, територіально розосереджені промислові майданчики, комплексно пристосовані для створення нових підприємств та технопарків. Це обумовлює стратегічні перспективи розвитку області, що пов'язані із початком «нової індустріалізації» - технологічним переобладнанням існуючих виробництв та локалізацією нових [18].

Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України проведено рейтингову оцінку регіонів, яку розраховано за 64 показниками, які згруповані за 12 напрямками. За результатами зведеної оцінки м. Київ, Київська, Харківська, Вінницька та Чернівецька області серед п'ятірки лідерів рейтингу [19, 20].

Харківська область входить до п'ятірки лідерів за 5-ма напрямками. Регіон є лідером в освітній сфері країни за напрямком «Доступність і якість послуг у сфері освіти» (посідає 1-е місце серед регіонів, випереджаючи навіть місто Київ), лідирує за напрямками «Розвиток малого та середнього підприємництва» (2 місце), «Ефективність ринку праці» (3), «Відновлювана енергетика та енергоефективність» (4), «Соціальний захист та безпека» (4) [19, 20].

Вагомою складовою промислового комплексу Чернівецької області є легка промисловість, яка посідає третє місце в структурі галузей промисловості і формує внутрішній споживчий ринок. Галузь представлена 43 підприємствами. Пріоритетне місце в легкій промисловості області мають підприємства з пошиву готового одягу, виробництва взуття та текстильної промисловості. Частка реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості регіону в обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості України складає 6,8% [21].

В Чернігівській області в 2017 році підприємства легкої галузі реалізували продукції на 1,02 млрд. грн., промислове виробництво зросло на 1,8%. За обсягами реалізованої продукції галузь посідає четверте місце серед основних видів діяльності переробної промисловості області, їх частка в загальному обсязі реалізованої промислової продукції становить майже 4%. Частка Чернігівщини в загальному обсязі реалізації легкої промисловості України складає 5%. У 2017 році Чернігівська область експортувала товарів легкої промисловості на 59 млн. дол. США, що становило майже 10% від загального експорту товарів області. Найбільшим попитом ці товари користувалися на ринках Румунії, Білорусі, Польщі, Франції, Італії, Нідерландів. Із-за кордону в Чернігівську область було завезено товарів легкої

промисловості на 72,5 млн. дол. США (16% загальнообласного імпорту товарів), з них – майже третина – це давальницька сировина. У 2017 році підприємства легкої промисловості за рахунок усіх джерел фінансування освоїли 56 млн. грн. капітальних інвестицій [22].

На зниження економічних і соціальних показників розвитку країни, рівня конкурентоспроможності вітчизняної продукції, зростання технологічних та екологічних ризиків, підвищення рівня енергоємності та матеріалоємності виробництва має безпосередній вплив ступінь зносу основних фондів за всіма видами економічної діяльності.

На сьогодні більше 50% експорту товарів та прямих іноземних інвестицій припадає на три регіони (м. Київ, Київська та Дніпропетровська області). Водночас питома вага кожного із семи регіонів (Рівненська, Херсонська, Закарпатська, Чернівецька, Донецька області) за такими показниками становить менше 1 відсотка.

Регіони країни відчують значну нестачу інвестиційного ресурсу для розвитку. Однак обсяги іноземних коштів, які інвестуються в економіку країни, є незначними. Темпи зростання капітальних інвестицій у 2017 році є найбільшими у м. Києві (на 25% у порівнянні з 2016 роком) та Дніпропетровській області (на 32%) (рис. 10.1).

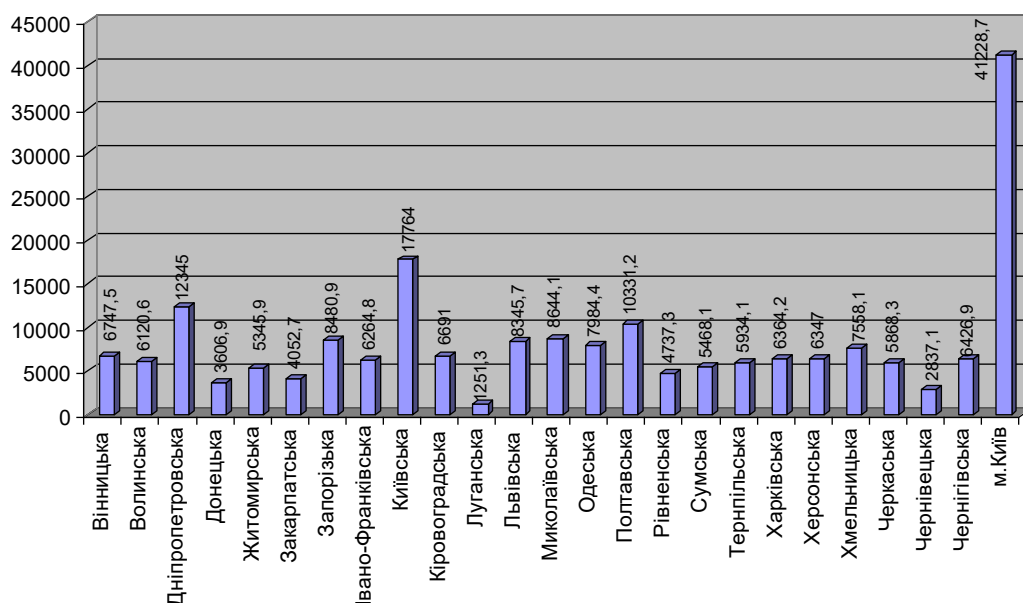


Рисунок 10.1 – Обсяг капітальних інвестицій за регіонами в 2017 році, грн. [14]

Негативним фактором розвитку малого підприємництва є низький рівень оплати праці. Загалом у всіх регіонах розмір середньомісячної заробітної плати найманих працівників у малому підприємстві значно менший, ніж розмір середньомісячної заробітної плати по регіону.

Зокрема, найбільше середньомісячна заробітна плата по регіону перевищувала її середнє значення в малому підприємстві в Луганській області (два рази), найменше – у Вінницькій, Тернопільській, Черкаській областях (півтори рази).

У Європі середня заробітна плата в два рази більша і майстрині отримують від 300 до 500 євро. Українська кравчиха за місяць отримує 1,5-3 тис. грн, або складає близько 150-300 євро. Китайські робітниця в середньому мають близько 170 євро, на місяць, але їх продуктивність у 2-3 рази вища, ніж в Україні, оскільки робочий день 12-14 годин, вихідний, у кращому випадку, один на місяць [23].

Спостерігалася незначна тенденція до зменшення міжрегіональних диспропорцій у заробітній платі. Кількість областей, в яких середня заробітна плата перевищувала такий показник по Україні, становила не більше п'яти (без урахування м. Києва) – Київська, Донецька, Дніпропетровська, Запорізька та Луганська області.

Невід'ємною складовою розвитку виробництва на підприємствах легкої промисловості є інноваційна діяльність, яка охоплює роботи з проектування та конструювання нових моделей виробів. Якщо в розвинутих країнах кількість інноваційно активних промислових підприємств становить 70-80%, в Україні цей показник становить 16,2% [77]. При цьому протягом останніх років кількість інноваційно активних промислових підприємств майже щороку збільшувалася (рис. 10.2).

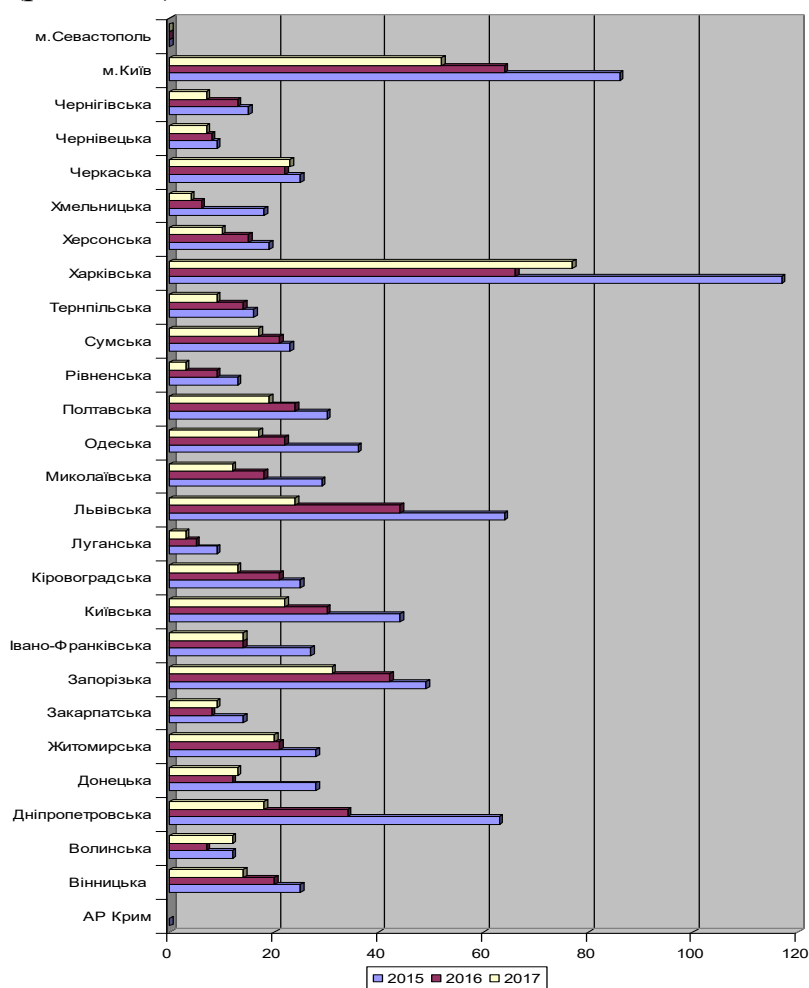


Рисунок 10.2 – Кількість інноваційно активних підприємств у промисловості у 2017 році [14]

Найбільша кількість інноваційно активних підприємств знайдеться в Харківській, Дніпропетровській та Львівській області. Найменша кількість розташована на території Чернівецької, Волинської, Луганської області.

Одним із ключових зовнішніх чинників можна назвати створення умов з боку держави для підтримки торгівлі товарами легкої промисловості вітчизняних виробників. На даний час в Україні на державному рівні практично не здійснюються заходи з розвитку інфраструктури легкої промисловості, перш за все торгівлі вітчизняною продукцією, що є необхідною умовою для просування товарів вітчизняних великих виробників такої продукції.

*Методичні рекомендації щодо розвитку регіонального механізму
державного регулювання легкої промисловості*

Для виявлення регіонів, де легка промисловість має найбільш сприятливі умови для розвитку можна використати таксономічний метод, який ґрунтується на відборі та оцінці показників. Для розрахунку враховуються наступні показники:

частка підприємств легкої промисловості певного регіону у загальній кількості підприємств промисловості України;

частка реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості певного регіону в обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості України;

частка валових капітальних інвестицій підприємств легкої промисловості певного регіону України до загальної суми валових інвестицій легкої промисловості України;

питома вага прибуткових підприємств легкої промисловості у загальній кількості за регіонами України;

частка реалізованої підприємствами легкої промисловості певного регіону України інноваційної продукції у загальному обсязі реалізованої інноваційної продукції легкої промисловості України;

частка витрат на технологічні інновації підприємств легкої промисловості певного регіону у загальному обсягу витрат на технологічні інновації підприємств легкої промисловості України;

частка підприємств легкої промисловості, які реалізовували інноваційну продукцію у їх загальній кількості за регіонами України;

частка працівників підприємств легкої промисловості у загальній кількості працівників у промисловості за регіонами України;

частка обсягу експорту продукції легкої промисловості за регіонами у загальному обсягу експорту продукції легкої промисловості України;

продуктивність праці працівників легкої промисловості за регіонами України.

Наведені показники обиралися таким чином, щоб можна було оцінити не тільки території концентрації підприємств, але й їх загальний економічний та інноваційний потенціал. Саме тому до переліку оціночних показників включено індикатори, які характеризують інноваційну активність, якість використання основних фондів, фінансову результативність, експортний потенціал.

Регіони з найсприятливішими умовами для розвитку легкої промисловості з точки зору концентрації діючих виробництв, а також їх виробничого, інноваційного та фінансового потенціалів, оцінено за наступним алгоритмом.

Утворену сукупність запропонованих показників за регіонами України подано у вигляді матриці (Додаток А).

$$X = \begin{pmatrix} x_{11} \dots x_{1j} \dots x_{1n} \\ \dots \dots \dots \\ x_{i1} \dots x_{ij} \dots x_{in} \\ \dots \dots \dots \\ x_{m1} \dots x_{mi} \dots x_{mn} \end{pmatrix}, \quad (10.1)$$

де $i = 1, \dots, m$ – номер регіону; $j = 1, \dots, n$ – номер показника.

Використані показники є різними та непорівнянними між собою, тому наступною стадією є їх нормування. Для цього матрицю X замінено на матрицю Y .

$$Y = \begin{pmatrix} y_{11} \dots y_{1j} \dots y_{1n} \\ \dots \dots \dots \\ y_{i1} \dots y_{ij} \dots y_{in} \\ \dots \dots \dots \\ y_{m1} \dots y_{mj} \dots y_{mn} \end{pmatrix} \quad (10.2)$$

$$\text{де } y = \frac{x_{ij} - \bar{x}_i}{\delta_i}, \quad \bar{x}_i = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n x_{ij}$$

при цьому $\bar{x}_i$ – середнє значення i -го показника для всіх регіонів;

$$\delta_i^2 = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n (x_{ij} - \bar{x}_i)^2 \quad (10.3)$$

при цьому δ_i^2 – дисперсія значень i -го показника.

Нормування цих показників проводилося з метою зменшення впливу абсолютних величин і ліквідації відмінностей у їх значеннях (Додаток Б).

На наступній стадії сформовано так званий «еталонний регіон». Для цього в кожному рядку відібрано найбільше (найменше, якщо воно є оптимальним) значення. Еталонний регіон подано як матрицю-стовпчик:

$$\begin{vmatrix} y_1^e \\ \dots \\ y_n^e \end{vmatrix}. \quad (10.4)$$

Далі обчислювалися квазівідстані R_j від кожного регіону до еталонного, що утворило значення для всіх m регіонів [2]:

$$R_j = \sum_{i=1}^n (y_{ij} - y_i^e)^2 \rightarrow \min \quad (10.5)$$

Вибір найсприятливішого регіону здійснено методом найменших квадратів.

Регіон, що має мінімальне значення R_j , вважається найсприятливішим для розвитку легкої промисловості. Наведений спосіб обчислення інтегрального показника для вибору регіону з найкращими умовами для розвитку легкої промисловості є вичерпним, оскільки може враховувати вплив чинників як позитивного, так і негативного характеру. Застосування інтегрального показника дозволяє абстрагуватися від специфіки деяких регіонів і порівняти кластерну сприйнятливість областей України з огляду на всі істотні зміни показників за регіонами. Перевагою використаного методу є нівелювання суб'єктивізму в оцінці, оскільки він заснований на створенні умовного еталонного регіону за статистичними показниками всіх регіонів, при цьому не застосовується експертне оцінювання. У результаті проведених обчислень визначено рейтинги регіонів України (табл.10.1).

Таблиця 10.1 – Регіони України з найсприятливішими умовами розвитку легкої промисловості (на основі розрахунку квазівідстаней)

Регіон	R_j	Рейтинг
Закарпатська	72,58	1
Львівська	89,39	2
Сумська	99,28	3
Дніпропетровська	99,65	4
Харківська	100,63	5
м.Київ	101,83	6
Чернівецька	105,16	7
Івано-Франківська	106,62	8
Луганська	107,12	9
Тернопільська	109,76	10
Миколаївська	110,63	11
Черкаська	111,68	12
Житомирська	112,37	13
Херсонська	114,19	14
Київська	116,31	15
Запорізька	116,61	16
Чернігівська	116,97	17
Кіровоградська	117,18	18
Волинська	118,16	19

Продовження таблиці 10.1

Регіон	Rj	Рейтинг
Донецька	120,47	20
Полтавська	125,33	21
Хмельницька	130,32	22
Одеська	130,36	23
Вінницька	130,86	24
Рівненська	133,32	25
АР Крим	178,32	26
м.Севастополь	181,66	27

За регіональним рейтингом умовами розвитку легкої промисловості в 2016 році серед лідерів виділено Закарпатську, Львівську, Сумську, Дніпропетровську, Харківську області та м.Київ. Перші десять регіонів рейтингу мають незначний розрив значень зведеного рейтингу, тому можна вважати, що їх теж можна віднести до регіонів зі сприятливими умовами розвитку легкої промисловості.

Інші регіони країни, не дивлячись на досить позитивні показники роботи легкої промисловості мають менш сприятливі умови для розвитку галузі. До регіонів з найменш сприятливими умовами розвитку легкої промисловості за даними розрахунками можна віднести Вінницьку, Рівненську області та окуповані АР Крим та м. Севастопіль.

Головними причинами цього є: посилення негативного впливу фінансової кризи, внаслідок чого підприємствам був обмежений доступ до кредитування на поповнення обігових коштів для закупівлі сировини, допоміжних матеріалів та запасних частин; посилення конкуренції на ринку у зв'язку з різким зростанням імпорту товарів легкої промисловості внаслідок дуже ліберальних умов вступу України до ВТО; неефективна державна політика в сфері захисту галузі від несумлінної конкуренції з боку “тіньового” імпорту й контрафактної продукції; недостатній досвід роботи вітчизняного бізнесу в умовах жорсткої конкуренції як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, низький рівень маркетингу на підприємствах; технічна й технологічна відсталість легкої промисловості від зарубіжних країн, значний рівень зносу основних засобів, що виражається у високій матеріалоемності, енергоемності й трудомісткості виробництва; низький рівень інвестування галузі, що унеможливорює оновлення морально і фізично застарілого устаткування і створення сучасної технологічної бази легкої промисловості, необхідної для розвитку і фінансової усталеності підприємств; відсутність на ринку вітчизняного обладнання для легкої промисловості, що відповідає сучасним стандартам за показниками продуктивності, надійності, матеріало- і енергоемності, внаслідок розвалу відповідної галузі машинобудування; нерозвиненість логістичної інфраструктури (дилерських мереж, дрібнооптових ринків, магазинів тощо); низький рівень інноваційної діяльності галузі, наслідком чого є слабка конкурентоспроможність вітчизняних товарів, низька частка “ноу-хау” і інноваційної продукції в обсязі продажів на внутрішньому й світовому ринках; зменшення обсягів вітчизняних ринків сировини (зокрема,

льоново-волокна, вовни тощо), а також втрата ринків сировини і збуту продукції в межах СНД; дефіцит висококваліфікованих фахівців на більшості підприємств (досвідчених менеджерів, дизайнерів та кваліфікованих спеціалістів за всіма технологічними процесами тощо); низький рівень якості вітчизняної продукції легкої промисловості; нерозвиненість індустрії моди в Україні, відсутність вітчизняних брендів, внаслідок чого швейні виробництва зорієнтовані лише на виробництво, а не на кінцевого споживача; значне збільшення собівартості продукції через стрімке зростання цін на сировину та енергоносії; зниження купівельної спроможності населення через значне зменшення реальних доходів; несприятливі інституціональні умови ведення бізнесу в Україні, що обумовлюють високий рівень трансакційних витрат (складне податкове адміністрування та технічне регулювання, високий рівень корупції тощо) [24].

*Державні механізми сталого розвитку легкої промисловості на
регіональному рівні*

Державне регулювання і підтримка легкої промисловості являє собою систему заходів економічного, науково-технічного, правового, соціального і організаційного характеру. Метою державного регулювання галузі має стати створення умов для нормального функціонування всіх процесів, що здійснюються в самій галузі або забезпечують її роботу, задоволення потреб споживачів. Основна мета державної підтримки, як елемента державного регулювання легкої промисловості, полягає в формуванні перспективного і конкурентоспроможного вітчизняного виробництва.

Державна політика відповідно до покладених завдань забезпечує контроль недопущення монополізації ринків, охоплених інтегрованими виробничими системами легкої промисловості; визначення й контроль дотримання законодавчо встановлених мінімально припустимих соціальних параметрів (соціальних пільг, заробітної плати й ін.); регулювання зовнішніх ефектів діяльності та їх наслідків для навколишнього середовища; контроль дотримання всіма учасниками фінансово-промислової групи екологічних стандартів і норм; контролю дотримання податкового, господарського й трудового законодавства.

Концепція розвитку легкої промисловості в регіоні виходить з наступних основних завдань: визначення довгострокової стратегії розвитку підприємств легкої промисловості усіх форм власності з урахуванням вимог та стандартів СОТ; удосконалення методів державного регулювання і підтримки легкої промисловості; створення умов для розвитку внутрішнього ринку і експорту вітчизняних товарів; визначення регіональних пріоритетів розвитку підгалузей легкої промисловості та їх науково-технічного забезпечення; зміцнення матеріально-технічної бази та створення умов для запровадження нових технологій і сучасного устаткування на підприємствах галузі. Основні завдання стратегії розвитку регіонів з найкращими умовами розвитку легкої промисловості (Закарпатська, Львівська, Сумська, Дніпропетровська, Харківська області та м.Київ) наведено в табл. 10.2 (на основі [25-33]).

Таблиця 10.2 – Рекомендації щодо активізації державних механізмів сталого розвитку легкої промисловості на регіональному рівні (за рейтингом регіонів України з найсприятливішими умовами розвитку легкої промисловості)

Регіон	Основні завдання за стратегією розвитку регіону	Державні регіональні механізми сталого розвитку легкої промисловості
Закарпатська область	Інноваційний розвиток підприємництва, розвиток індустріального парку, впровадження новітніх технологій на виробництві та розвиток ІТ-технологій, створення системи ефективного управління регіональним розвитком, розвиток перспективних джерел альтернативної енергетики.	Внесення до Стратегії розвитку регіону напрямів щодо розвитку легкої промисловості, як перспективної галузі регіону. Нарощування обсягів виробництва за рахунок залучення іноземних інвестицій, впровадження новітніх технологій, реконструкції і технічного переоснащення підприємств легкої промисловості, створення індустріальних парків, стимулювання розвитку інноваційної інфраструктури через механізми підтримки, просування та використання інноваційної діяльності. Запровадження єдиного митного пункту пропуску «секонд-хенду» та введення квот на одного утримувача; Впровадження механізмів щодо забезпечення дієвого захисту вітчизняного ринку від недобросовісної конкуренції при імпорті продукції із заниженою митною вартістю
Львівська область	Забезпечення ефективної інфраструктури, вихід на нові ринки, розвиток галузевих кластерів, впровадження інструментів фінансової підтримки промисловості (відшкодування відсоткових ставок за кредитами для підприємств, розвиток фондів мікрокредитування бізнесу), інформаційно-аналітична система підтримки підвищення регіональної енергоефективності та інвестиційно-інноваційного розвитку	Модернізація виробничого потенціалу підприємств легкої промисловості на основі високоефективної технологічної бази; Впровадження механізмів щодо забезпечення дієвого захисту вітчизняного ринку від недобросовісної конкуренції при імпорті продукції із заниженою митною вартістю Підтримка технічних і санітарних стандартів, систем стандартизації та сертифікації продукції відповідно до стандартів та вимог ЄС.
Сумська область	Створення нових високотехнологічних виробництв та інноваційних форм, створення належної інфраструктури індустріальних парків, підвищення інвестиційно-експортного потенціалу регіону. Реконструкція, модернізація виробництва та введення нових промислових потужностей, збільшення обсягів випуску конкурентоспроможної продукції, створення нових робочих місць.	Доповнення в пріоритетах розвитку промисловості регіону Програми економічного і соціального розвитку сумської області завдання «Розвиток легкої промисловості», як галузі, що має достатній потенціал до розвитку в регіоні. Посилення науково-технічного співробітництва між промисловими підприємствами та науковими установами, вищими навчальними закладами. Розвиток інноваційних кластерів і підприємницьких мереж у галузі легкої промисловості; Створення інтегрованих виробничих систем в легкій промисловості, розбудова нових промислових зон

Продовження таблиці 10.2

Регіон	Основні завдання за стратегією розвитку регіону	Державні регіональні механізми сталого розвитку легкої промисловості
Дніпропетровська область	Підтримка розвитку підприємств легкої та переробної промисловості в монопрофільних містах, поліпшення умов для розвитку наукоємного машинобудування, створення умов для комерціалізації інновацій. Створення інноваційної інфраструктури, здатної забезпечити підвищення конкурентоспроможності національної економіки, ефективне використання наявного науково-технологічного потенціалу. Створення належних умов для інтенсифікації розвитку малого та середнього підприємництва, підвищення економічних показників розвитку області, пріоритетних галузей економіки. Сприяння насиченню регіонального ринку високоякісними товарами й послугами Підвищення рівня енергоефективності промислового виробництва	Підвищення конкурентоспроможності легкої промисловості; підвищення інноваційності виробництв через розвиток наукового потенціалу області, комерціалізацію наукового процесу та продуктів, створення промислових та наукових парків на умовах державної підтримки; розвиток підприємств легкої промисловості на основі новітніх технологій для розвитку інфраструктури регіону; розвиток інфраструктури підтримки підприємств легкої промисловості. Спрощення системи оподаткування для малого бізнесу; Модернізація виробничого потенціалу підприємств легкої промисловості на основі високоефективної технологічної бази; Підтримка інноваційних проектів розвитку галузі
Харківська область	Забезпечення енергобезпеки регіону за рахунок підвищення енергоресурсоефективності економіки шляхом залучення зовнішніх і внутрішніх інвестицій у модернізацію фондів промисловості, формування коаліції промислово розвинених областей України для спільного виробництва та просування соціально-економічних інтересів за кордоном	Підвищення якості продукції легкої промисловості відповідно до міжнародних стандартів Міжнародна кооперація і міжнародна спеціалізація (залучення іноземних інвесторів у формуванні концернів і транснаціональних корпорацій). Спрощення системи оподаткування для малого бізнесу; Модернізація виробничого потенціалу підприємств легкої промисловості на основі високоефективної технологічної бази; Підтримка інноваційних проектів розвитку галузі.
м.Київ	Консультативна, інформаційна підтримка промислових підприємств. Розвиток інноваційних промислових точок. Просування продукції промислового комплексу міста Києва на внутрішньому та зовнішньому ринках: Проведення інформаційно-консультативних заходів з імплементації законодавства ЄС з питань промислових стандартів та оцінок відповідності ЄС. Нарощування виробничого та інноваційного потенціалу підприємств, підвищення рівня конкурентоспроможності промислового комплексу області шляхом модернізації підприємств базових галузей промисловості, зниження їх ресурсоемкості, завантаження вільних виробничих потужностей. Запровадження підприємствами європейської системи контролю якості продукції згідно з міжнародними стандартами ISO 9001.	Стимулювання розвитку інноваційно-орієнтованих підприємств легкої галузі. Забезпечення державної матеріальної підтримки промислових підприємств. Створення інтегрованих виробничих систем в легкій промисловості, розбудова нових промислових зон Розвиток інноваційних кластерів і підприємницьких мереж у галузі легкої промисловості. Спрощення системи оподаткування для малого бізнесу; Модернізація виробничого потенціалу підприємств легкої промисловості на основі високоефективної технологічної бази; Підтримка інноваційних проектів розвитку галузі;

При підготовці Плану реалізації Стратегії розвитку регіону враховувався соціально-економічний стан Закарпатської області за 2018-2020 роки, визначені важливі для перспективного розвитку галузі економіки сегменти для місцевого бізнесу, значний туристичний потенціал регіону тощо. Окремою проблемою області, характерною для більшості українських регіонів, є значні диспропорції у розвитку адміністративно-територіальних одиниць, а також складна демографічна ситуація.

Стратегії розвитку Закарпатської області на 2018-2020 враховує переважно завдання уряду для вирішення демографічних проблем регіону. Серед напрямків розвитку промисловості регіону виділено формування сучасної інноваційної інфраструктури. В області відбуваються організаційні заходи щодо формування сучасної інноваційної інфраструктури, а саме: створення індустріальних парків на території Закарпаття. Їх створення сприятиме зміцненню кооперації малих і великих підприємств шляхом впровадження кластерної системи, залучення іноземних інвестицій, зростання надходжень до державного бюджету, створення додаткових робочих місць та підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняної продукції.

В Стратегії розвитку регіону відсутні завдання уряду щодо розвитку легкої промисловості Закарпатської області незважаючи на наявність всіх факторів успішного функціонування підприємств цієї галузі в регіоні. Тому, необхідним є Внесення змін до Стратегії розвитку регіону та визначити напрям щодо розвитку легкої промисловості, як один з найперспективніших для забезпечення економічного зростання регіону.

Основними завданнями уряду щодо розвитку легкої промисловості в регіоні мають стати: нарощування обсягів виробництва за рахунок залучення іноземних інвестицій, впровадження новітніх технологій, реконструкції і технічного переоснащення підприємств легкої промисловості, створення індустріальних парків, стимулювання розвитку інноваційної інфраструктури через механізми підтримки, просування та використання інноваційної діяльності, запровадження єдиного митного пункту пропуску «секонд-хенду» та введення квот на одного утримувача.

Розвиток легкої промисловості Львівської області забезпечить Модернізація виробничого потенціалу підприємств легкої промисловості на основі вискоєфективної технологічної бази; підтримка підприємствами технічних і санітарних стандартів, систем стандартизації та сертифікації продукції відповідно до стандартів та вимог ЄС, а також забезпечення державою дієвого захисту вітчизняного ринку від недобросовісної конкуренції при імпорті продукції із заниженою митною вартістю.

Серед напрямків розвитку легкої промисловості Сумської області необхідним є посилення науково-технічного співробітництва між промисловими підприємствами та науковими установами, вищими навчальними закладами з метою прискореного трансферу створених технологій у виробництво та підготовки кадрів відповідно до потреб промисловості

Дніпропетровська область має потужну промисловість, яку доповнюють великі сектори добувної промисловості та транспорту. Незважаючи на

наявність потенціалу для розвитку, повільно розвиваються легка промисловість. Майже відсутня практика співпраці з компаніями, хоча наявні майже всі потрібні складові: ресурсний, інтелектуальний, логістичний потенціал, достатня ємність ринку.

З метою вирішення проблем та уникнення загроз стратегічною ціллю подальшого розвитку Дніпропетровської області визначено зменшення економічних дисбалансів – вирівнювання економічного потенціалу імовірних точок зростання Дніпропетровщини: Нікопольської, Павлоградської, Верхньодніпровської агломерацій, Магдалинівського, Софіївського, Васильківського, Петриківського адміністративних центрів через: підвищення конкурентоспроможності легкої промисловості; підвищення інноваційності виробництва через розвиток наукового потенціалу області, комерціалізацію наукового процесу та продуктів, створення промислових та наукових парків на умовах державної підтримки; розвиток підприємств легкої промисловості на основі новітніх технологій для розвитку інфраструктури регіону; розвиток інфраструктури підтримки підприємств легкої промисловості.

У сучасних умовах до економіки знань у найширшому сенсі відносять три основні сфери: науково-дослідні та дослідно-конструкторські розробки, інновації, освіту й навчання, що сприяють формуванню людського капіталу, а також інформаційно-комунікаційні технології. Саме такий напрям є найбільш перспективним та доступним для Дніпропетровщини в силу накопиченого наукового потенціалу, кадрових можливостей. Розвиток та збереження інноваційного потенціалу пропонується в цьому сценарії реалізувати через створення сучасного освітнього середовища та його інтеграцію в Європейський освітній простір, підтримку науково-дослідного напрямку, створення умов для збереження та залучення висококваліфікованих працівників, розвиток інновацій у ключових галузях економіки.

Важливим елементом інноваційного розвитку має стати впровадження об'єктів альтернативної енергетики. Просування за операційною ціллю здійснюватиметься в наукових, освітніх центрах Дніпропетровської області, прилеглих до м. Дніпропетровська районах протягом усього терміну реалізації Стратегії, а також місцях можливого розташування об'єктів альтернативної енергетики.

Виробництво продукції на підприємствах шести галузей промисловості Києва з дев'яти у першому кварталі зросло порівняно з відповідним періодом минулого року, найбільше – у легкій промисловості. Державна підтримка легкої промисловості здійснюється на регіональному рівні, але у формальному аспекті. Підприємства легкої промисловості розраховують тільки на інформаційну та консультативну підтримку з боку держави, але матеріальна підтримка галузі, програми підтримки інноваційних проєктів розвитку легкої галузі відсутні. З метою поліпшення стану легкої галузі регіону необхідним є створення інтегрованих виробничих систем в легкій промисловості, розбудова нових промислових зон, розвиток інноваційних кластерів і підприємницьких мереж у галузі легкої промисловості, модернізація виробничого потенціалу підприємств легкої промисловості на основі високоефективної технологічної бази.

На основі вищевикладеного, можна зробити висновок, що не дивлячись на наявність всіх сприятливих умов розвитку легкої промисловості, не кожний регіон використовує цю перевагу при формуванні стратегії розвитку. Сучасна державна регіональна політика розвитку легкої промисловості потребує вдосконалення та визначення її пріоритетних напрямків для підвищення конкурентоспроможності галузі в умовах євроінтеграції.

Законодавство у сфері регіонального розвитку, яке було сформоване протягом 1991-2017 рр., повинно було створити цілісну та взаємоузгоджену систему, що визначає перелік стратегічних і планувальних документів у сфері регіонального розвитку, визначає інституції, що формують і реалізують державну регіональну політику та проекти регіонального розвитку, а також визначити та закріпити джерела фінансування регіонального розвитку.

До основних пріоритетних напрямків державної стратегії розвитку легкої промисловості можна віднести: високий рівень інтеграції науки, технології і виробництва; створення рівних умов для конкуренції; впровадження світових стандартів якості продукції та сертифікації; промислова, фінансова і торговельна інтеграція капіталу; раціональне використання енергетичних і матеріальних ресурсів; використання інформаційних технологій; формування конкурентного середовища адекватного світовим вимогам і підвищення конкурентних можливостей промислового потенціалу.

Необхідність формування комплексного довгострокового соціально-економічного прогнозу розвитку легкої промисловості, створення привабливих умов для реалізації потенціалу підприємств легкої промисловості на регіональному рівні, формування нових стандартів виробництва товарів легкої промисловості в умовах євроінтеграції, стимулювання до інноваційного розвитку промисловості в Україні та покращення її конкурентоспроможності обумовили необхідність розробки ефективних напрямів удосконалення механізму державного регулювання легкої промисловості на державному та регіональному рівні: підвищення конкурентоспроможності галузі, підвищення інвестиційної привабливості галузі, формування ефективних зовнішньоекономічних відносин в умовах євроінтеграції, забезпечення сталого розвитку регіонів.

Реалізація зазначених напрямів державного регулювання легкої промисловості забезпечить підвищення конкурентоспроможності легкої промисловості, інноваційний та інвестиційний розвиток галузі, формування ефективної вітчизняної зовнішньоекономічної політики в умовах євроінтеграції та підвищення інвестиційної привабливості легкої промисловості на національному та міжнародному ринку.

Список літератури

1. Орлова Н.С. Державна регіональна політики України в умовах реформування. Проблеми та перспективи розвитку державного управління в умовах реформування: колективна монографія / за ред. Чечель А.О., Хлобистов

Є.В. Бельско-Бяла (Польща): Вища школа економіки та гуманітаристики, 2017. 493 с.

2. Виробництво товарів легкої промисловості у Вінницькій області. *Головне управління статистики в Вінницькій області*. URL: <http://www.vn.ukrstat.gov.ua/index.php/2010-11-23-13-52-20/459/4973-2017-06-08-13-44-35.html> (дата звернення: 16.04.2019).

3. Як на Волині працюють підприємства легкої промисловості. *«Конкурент» ділове інтернет-видання Волині*. URL: <https://konkurent.in.ua/news/volin/15455/ak-na-volini-pracyuyut-pidpriyemstva-legkoyi-promislovosti-.html> (дата звернення: 16.04.2019).

4. Короткі підсумки соціально-економічного розвитку Донецької області. *Донецька обласна державна адміністрація*. URL: <http://dn.gov.ua/potochna-diyalnist/sotsialnyj-ta-ekonomichnyj-rozvytok/korotki-pidsumky/> (дата звернення: 16.04.2019).

5. Регіональний потенціал Житомирської області. *Житомирська обласна державна адміністрація*. URL: <http://www.rada.com.ua/ukr/RegionsPotential/Zhytomyr/> (дата звернення: 16.04.2019).

6. Стан розвитку промислового сектору Закарпатської області за січень-грудень 2017 року. *Закарпатська обласна державна адміністрація*. URL: <https://carpathia.gov.ua/storinka/stan-rozvytku-promyslovogo-sektoru-zakarpatskoyi-oblasti> (дата звернення: 16.04.2019).

7. Про роботу легкої промисловості Закарпаття. *Карпатський об'єктив*. URL: <http://ekonomika.ko.net.ua/?p=11435> (дата звернення: 16.04.2019).

8. Підприємства легкої промисловості Запорізької області збільшили обсяг виробництва на 13%. *Пром-Політ-Інфо – портал ділової та політичної інформації*. URL: <http://prompolit.info/2018/06/29/pidpriyemstva-legkoyi-promislovosti-zaporizkoyi-oblasti-zbilshili-obsyag-virobnitstva-na-13-9/> (дата звернення: 16.04.2019).

9. У легку промисловість Івано-Франківщини вкладено понад 12 мільйонів іноземних інвестицій. *Галка – агенція новин*. URL: <http://www.galka.if.ua/u-legku-promislovist-ivano-frankivshhini-vkladeno-ponad-12-milyoniv-inozemnih-investitsiy/> (дата звернення: 16.04.2019).

10. Легка промисловість Києва збільшила виробництво на 56%. *Укрінформ*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2233543-legka-promislovist-kieva-zbilsila-virobnictvo-na-56.html> (дата звернення: 16.04.2019).

11. Регіональний потенціал Київської області. *Київська обласна державна адміністрація*. URL: <http://rada.com.ua/ukr/RegionsPotential/KyivRegion/> (дата звернення: 16.04.2019).

12. Промисловість на Львівщині різко впала. *Галінфо*. URL: https://galinfo.com.ua/news/promyslovist_na_lvivshchyni_rizko_vpala_255880.html (дата звернення: 16.04.2019).

13. Промисловість. *Миколаївська обласна державна адміністрація*. URL: <http://www.mk.gov.ua/printpage.php?page=400> (дата звернення: 16.04.2019).

14. Статистичний збірник «Регіони України». Київ: Державна служба статистики України, 2017. Ч.1. 323 с.
15. Легка промисловість. *Invest in Rivne*. URL: <http://investinrivne.org/ua/galuzi-dlya-investuvannya/legka-promislovist.html> (дата звернення: 16.04.2019).
16. Корнус А. О., Корнус О. Г. Промисловість Сумської області (економіко-географічне дослідження) : монографія. Суми : СумДПУ імені А. С. Макаренка, 2017. 136 с
17. Легка промисловість Тернопільщини підвищує свою ефективність. *Новини Тернополя та Тернопільщини*. URL: <http://m-chas.info/lehka-promyslovist-ternopilschyny-pidvyschuje-svoyu-efektyvnist/> (дата звернення: 16.04.2019).
18. Промисловість Харківщини. *Моя освіта – реформи, конспекти, доповіді*. URL: <http://moyaosvita.com.ua/geografija/promislovist-xarkivshhini/> (дата звернення: 16.04.2019).
19. Промисловий потенціал. *Підприємства та споживчий ринок міста Харкова*. URL: <https://ppr.kharkov.ua/ua/industrial-potential> (дата звернення: 16.04.2019).
20. Dudin M.N., Lyasnikov N.V., Kahramanovna D.G., Kuznecov A.V. Chinese Textile Industry: Sustainable Development Challenges and Competitiveness issues in Economic Environment Dynamics. *FIBRES & TEXTILES in Eastern Europe*. 2015. vol. 4(112). p. 14-18.
21. Регіональний потенціал Чернівців. *Чернівецька обласна державна адміністрація*. URL: <http://www.rada.com.ua/ukr/RegionsPotential/Chernivtsi/> (дата звернення: 16.04.2019).
22. Легка промисловість на Чернігівщині: цифри та факти. *Час Чернігівщини*. URL: <http://cntime.cn.ua/top-novini/item/23782-lehka-promyslovist-na-chernihivshchyni-tsyfry-ta-fakty> (дата звернення: 16.04.2019).
23. Зайцева Л. О. Конкурентоспроможність підприємств: теоретичний аспект управління: монографія. Старобільск: ДЗ ЛНУ імені Т. Шевченка, 2018. 235 с.
24. Стратегія розвитку. *Інформаційний вісник Всеукраїнської мережі фахівців і практиків з регіонального та місцевого розвитку*. 2017. №2. URL: http://www.regionet.org.ua/en/Chasopus_1419.html#page_title (дата звернення: 16.04.2019).
25. Стан виконання основних завдань та заходів програми економічного і соціального розвитку сумської області за підсумками першого півріччя 2018 року. *Сумська обласна державна адміністрації*. URL: <http://sm.gov.ua/uk/kolehiia/2-uncategorised/3211-serpen-2013.html> (дата звернення: 16.04.2019).
26. План заходів із реалізації у 2018 – 2020 роках регіональної стратегії розвитку Закарпатської області на період до 2020 року. *Закарпатська обласна державна адміністрація*. URL: <https://carpathia.gov.ua/storinka/regionalni-programy-rozvytku> (дата звернення: 16.04.2019).

27. Програма розвитку малого і середнього підприємництва в області на 2017-2018 роки. *Закарпатська обласна державна адміністрація*. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ZA160517.html (дата звернення: 16.04.2019).

28. Інвестиційний паспорт львівської області. *Львівська обласна державна адміністрація*. URL: [https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/InvestYciynYu%20pasport%202017%20\(1\).pdf](https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/InvestYciynYu%20pasport%202017%20(1).pdf) (дата звернення: 16.04.2019).

29. Підсумки участі Львівської області у конкурсі проектів в рамках Програми секторальної підтримки регіонального розвитку. *Львівська обласна державна адміністрація*. URL: [https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/InvestYciynYu%20pasport%202017%20\(1\).pdf](https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/InvestYciynYu%20pasport%202017%20(1).pdf) (дата звернення: 16.04.2019).

30. Стан виконання основних завдань та заходів програми економічного і соціального розвитку сумської області за підсумками першого півріччя 2018 року. *Сумська обласна державна адміністрація*. URL: http://sm.gov.ua/images/docs/programa/programma_econ_soc_2018.pdf (дата звернення: 16.04.2019).

31. Програма розвитку малого та середнього підприємництва Сумської області на 2017-2020 роки. *Сумська обласна державна адміністрація*. URL: http://sm.gov.ua/images/docs/programa/programma_econ_soc_2018.pdf (дата звернення: 16.04.2019).

32. Стратегія розвитку Дніпропетровської області на період до 2020 року. *Дніпропетровська обласна державна адміністрація*. URL: <https://oblrada.dp.gov.ua/rishennia/sklikannia-7/xi-sesiya/%E2%84%96-274-11vi%D1%96-01-12-2017/> (дата звернення: 16.04.2019).

33. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року. *Департамент економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради*. URL: <http://dei.kievcity.gov.ua/content/strategiya-rozvytku-mista-kyieva-do-2025-roku-nova-redakciya.html> (дата звернення: 16.04.2019).

РОЗДІЛ 11. ІДЕНТИФІКАЦІЯ ЗОВНІШНІХ ДРАЙВЕРІВ ЗМІН СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ¹¹

Антикризове управління економічним розвитком соціально-економічних систем різного рівня вимагає пильної уваги до середовища діяльності та змін, які у ньому відбуваються. Функціонування сучасної системи менеджменту на регіональну рівні та на рівні підприємства неможливе без ефективного управління змінами під якими пропонується розуміти процеси менеджменту з досягнення цілей які відбуваються в діяльності суб'єктів господарювання, формуються під впливом середовища діяльності (внутрішнього та зовнішнього) та результатом яких є досягнення якісно нового стану об'єкту управління.

Отже, аналіз зовнішнього середовища є обов'язковою умовою та складовим елементом системи управління змінами соціально-економічних систем різного рівня, а також обов'язковою передумовою забезпечення їх економічної безпеки.

Дослідження будь-якого економічного процесу чи явища має базуватися на чітко визначеній методології. Методологія – це концептуальний виклад мети, змісту, методів дослідження, які забезпечують отримання максимально об'єктивної, точної, систематизованої інформації про процеси та явища [1, с. 72]. Поняття «методологія» складається із двох частин – «метод», що на грецькій мові означає «шлях дослідження», і «логія», що на тій же грецькій мові означає «вчення», тобто, дослівно, «методологія» – це вчення про шляхи дослідження [5, с. 27]. У структурі методології можна виділити дві складові: теоретичну та практичну. Перша стосується теорії або вчення про організацію діяльності. Теорію, в свою чергу, ідентифікують як «форму достовірного наукового знання про об'єкт або сукупність об'єктів, яка представляє собою систему взаємопов'язаних тверджень та доведень...» [6, с. 46].

Теоретична складова методології оцінки впливу зовнішніх умов діяльності включає теоретичні підвалини реалізації практичної частини методології. Практична методологія дослідження впливу зовнішніх умов діяльності на суб'єкти господарювання та реалізацію змін включає два фундаментальних блоки: системне дослідження зовнішнього середовища суб'єктів господарювання, результати якого мають використовуватись у другому блоці – дослідженні драйверів змін. Узагальнена схема методології дослідження впливу зовнішніх умов діяльності, як основи стратегічного провадження змін та забезпечення економічної безпеки, наведена на рис. 11.1.

¹¹ Н.С. Приймак, к.е.н., доцент, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)



Рисунок 11.1 – Схема методології дослідження впливу зовнішніх умов діяльності соціально-економічних систем різного рівня, як основи стратегічного провадження змін (складено автором)

Реалізація запропонованої схеми методології дослідження впливу зовнішніх умов діяльності передбачає використання інституалізму для визначення складу впливових інституцій на процес змін та діяльність суб'єктів господарювання; теорії менеджменту для визначення рівня керованості зовнішнього середовища та комунікацій із його агентами; концепції складності середовища для ідентифікації його структури та взаємин між елементами; системного підходу та концепції функціонування суб'єктів господарювання як відкритої системи для визначення двоєдиної ролі зовнішнього середовища в їх діяльності; інтегральної теорії, згідно якої джерела змін розглядаються як всередині суб'єктів господарювання, так і за її межами; екстерналістської та механістичної теорії, згідно якої джерела змін ідентифікуються поза межами суб'єктів господарювання. Графічно теоретичний базис дослідження узагальнено на рис. 11.2.



Рисунок 11.2 – Теоретичний базис дослідження впливу зовнішніх умов діяльності (складено автором)

Для реалізації запропонованої методології дослідження впливу зовнішніх умов діяльності як основи стратегічного провадження змін соціально-економічних систем різного рівня буде використано концепцію дворівневого середовища діяльності, яку підтримує більшість науковців [3, 4, 8, 10].

Зовнішнє середовище – це середовище некерованого (відносно системи менеджменту суб'єктів господарювання) впливу, яке виступає джерелом можливостей та загроз для існування та розвитку соціально-економічних систем різного рівня, базою провадження змін та джерелом зовнішніх драйверів змін. Драйвери змін – це чинники зовнішнього середовища, які здійснюють вплив на діяльність соціально-економічних систем різного рівня та виступають джерелом для стратегічних можливостей змін, а також джерелом забезпечення їх економічної безпеки.

У даному дослідженні ідентифікація драйверів змін відбувалася із використанням трьохрівневої системи оцінювання (рис. 11.3).

Оцінці впливу зовнішніх умов діяльності соціально-економічних систем різного рівня повинен передувати аналіз загального стану середовища діяльності у країні базування (макроекономічних драйверів). Динаміка основних показників, які характеризують рівень соціально-економічного розвитку України наведена у табл. 11.1.



Рисунок 11.3 – Ідентифікація зовнішніх драйверів змін в системі економічної безпеки соціально-економічних систем різного рівня *(складено автором)*

З даних табл. 11.1 видно, що абсолютна динаміка показників соціально-економічного розвитку України за 2008-2017 роки є додатною, але якісний аналіз зміни показників дозволив ідентифікувати ряд проблем:

- падіння темпів приросту із 2010 до 2014 року основних економічних показників національної економіки та синусоїдну тенденцію зміни їх темпів приросту у 2015-2017 роках, що вказує на відсутність стабільного розвитку економіки держави;

- переваження обсягів імпорту над обсягами експорту у досліджуваному періоду в середньому на 12%, що вказує на наявність негативного зовнішньоекономічного сальдо як наслідку сировинного характеру економіки держави;

- падіння чисельності населення на 8,16%, що є наслідком значних міграційних процесів та процесів порушення геополітичної цілісності держави, зниження народжуваності на 5,76% (наслідок соціально-економічних процесів);

- зниження реальних доходів громадян (падіння реальної заробітної плати на 10,65%).

Зазначені проблеми можна вважати базовими передумовами реалізації змін у соціально-економічних системах різного рівня та ідентифікаторами базових передумов реалізації антикризового управління економічною безпекою.

На наступному етапі дослідження варто виконати оцінку основних умов, які формують економічну безпеку та виступають основою провадження змін.

Таблиця 11.1 – Динаміка основних показників, які характеризують рівень соціально-економічного розвитку України у 2008-2017 рр. (складено автором на основі [2])

Назва показника	Рік										Δ 2017/ 2008 pp., +-%
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Валовий внутрішній продукт (у ринкових цінах), млн. грн.	948056	913345	1082569	1302079	1459096	1522657	1586915	1988544	2385367	2983882	214,74
Чистий внутрішній продукт, млн. грн.	860142	806141	967231	1176270	1272801	1321754	1390825	1741610	2071845	2623726	205,03
Чистий національний дохід, млн. грн.	851442	787102	963579	1157008	1256907	1299516	1372682	1749922	2109548	2692080	216,18
Випуск (в основних цінах), млн. грн.	2072172	1955685	2388289	2895283	3150653	3189558	3354027	4189241	5058294	6255397	201,88
Імпорт товарів і послуг, млн. грн.	520588	438860	580944	788901	806004	778143	826764	1097854	1341115	1662128	219,28
Експорт товарів і послуг, млн. грн.	444859	423564	549365	707953	691361	653180	771129	1045928	1175953	1432690	222,05
Коефіцієнт співвідношення імпорту/експорту	1,17	1,04	1,06	1,11	1,17	1,19	1,07	1,05	1,14	1,16	-0,86
Середня чисельність населення, тис. осіб	46258,2	46053,3	45870,7	45706,1	45593,3	45489,6	43001	42844,9	42672,5	42485,473	-8,16
Сумарний коефіцієнт народжуваності	1,458	1,473	1,443	1,459	1,531	1,506	1,498	1,506	1,466	1,374	-5,76
Кількість зареєстрованих безробітних на кінець періоду (за даними державної служби зайнятості), тис. осіб	844,9	531,6	544,9	482,8	506,8	487,7	512,2	490,8	390,8	354,4	-58,05
Середньомісячна заробітна плата працівника											
номінальна, грн	1806	1906	2239	2633	3015	3234	3476	4195	5070	7104	293,36
реальна, % до попереднього року	133,3	105,5	120	117,62	114,9	107,9	93,5	79,8	108,8	119,1	-
Індекс промислової продукції	95	79,4	112	108	99,5	95,7	89,9	87	102,8	100,4	-
Індекс цін виробників промислової продукції	123	114,3	118,7	114,2	100,3	101,7	131,8	125,4	135,7	116,5	-

Найбільш проблемні фактори для ведення бізнесу в Україні, визначені експертами Всесвітнього економічного форуму у 2017 році узагальнено на рис. 11.4.



Рисунок 11.4 – Найбільш проблемні фактори для ведення бізнесу в Україні (складено автором на основі [9])

При експертному оцінюванні, з переліку факторів, респондентів Всесвітнього економічного форуму було запропоновано вибрати п'ять найбільш проблемних факторів для ведення бізнесу у своїй країні і ранжувати їх між 1 (найбільш проблемним) і 5. Отримана оцінка відповідає відповідям, зваженим відповідно до їх рейтингу.

Отже, топ-5 факторів, які стримують ведення бізнесу в Україні: високі рівні інфляції (оцінка 16,3) та корупції (оцінка 13,9), нестабільність політики (оцінка 12,1) та високі ставки податків і складні податкові правила (оцінки 9,7 та 9,4 відповідно). Саме дані фактори можна віднести до обмежуючого базису макроекономічних драйверів стратегічного провадження змін та включити їх до подальшої оцінки в ході дослідження.

Оцінка факторів, які негативно впливають на ведення бізнесу в Україні в динаміці 2012-2018 років, виконана експертами Всесвітнього економічного форуму на основі аналізу статистичної інформації, опитування представників бізнес-середовища, аналітиків та науковців узагальнена у табл. 11.2.

Таблиця 11.2 – Динамічна оцінка факторів, які негативно впливають на ведення бізнесу в Україні в 2012-2018 роках (складено автором на основі [9])

Чинник зовнішнього середовища	Роки						Зміна, +/- %
	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	
Інфляція	6,6	3,7	8	11,5	11,9	16,3	146,97
Корупція	14	15,5	17,8	16,6	14	13,9	-0,71
Нестабільність економічної політики	6,2	10,1	14	10,6	13,2	12,1	95,16
Ставки податків	10,5	8,4	7,7	8,1	7,3	9,7	-7,62
Податкові правила	13,6	11	4,3	7,9	6,8	9,4	-30,88
Нестабільність уряду / перевороти	3,4	3,5	10,5	6,4	8,2	8,9	161,76
Доступ до фінансування та інвестицій	15,3	16,7	13,9	12,2	11,2	7	-54,25
Бюрократія	7,9	13,4	8,8	8	11,4	6,9	-12,66
Регулювання іноземної валюти	1,8	4,2	4,1	7,1	4,5	4,3	138,89
Недостатньо освічена робоча сила	3	0,8	0,8	0,9	0,5	2,5	-16,67
Низька робоча етика в національній робочій силі	1,9	0,6	0,6	0,9	1,5	1,9	-
Недостатня спроможність до інновацій	1,6	4,1	1,8	2,3	1,6	1,8	12,50
Обмеження трудового законодавства	7,9	1,9	3,4	3,1	2,5	1,7	-78,48
Недостатнє забезпечення інфраструктури	1,4	2,2	1,7	1,8	2,7	1,4	-
Злочини і крадіжки	3,6	2,5	1,7	1,4	1,6	1,2	-66,67
Слабке здоров'я населення	1,3	1,3	1,1	1,1	1,3	1	-23,08

З даних табл. 11.2 видно, що ключові фактори, які можна визнати негативними дефляторами змін макроекономічного середовища у 2008-2018 рр. є стабільними: інфляція (приріст у 2,46 раз), нестабільність економічної політики (зростання на 95,16%), нестабільність уряду (приріст у 2,61 раз), регулювання іноземної валюти (зростання у 2,39 раз), недостатня спроможність до інновацій (приріст оцінки фактору на 12,5%). Саме дані фактори можна визнати негативно налаштованими макроекономічними дефляторами змін соціально-економічних систем різного рівня.

На наступному етапі дослідження буде виконано ідентифікацію ключових дефляторів змін на галузевому (локальному) рівні із застосуванням дванадцяти ключових груп показників, які характеризують зовнішнє середовище:

1-й рівень: Ефективність діяльності державних інституцій.

- 2-й рівень: Рівень розвитку інфраструктури.
- 3-й рівень: Макроекономічне середовище.
- 4-й рівень: Охорона здоров'я.
- 5-й рівень: Підготовка персоналу.
- 6-й рівень: Розвиненість ринку товарів.
- 7-й рівень: Ефективність ринку праці.
- 8-й рівень: Розвиток фінансового ринку.
- 9-й рівень: Технологічна розвиненість.
- 10-й рівень: Розмір цільового ринку.
- 11-й рівень: Якість ведення бізнесу.
- 12-й рівень: Інновації та інноваційний потенціал [9].

В якості бази дослідження прийнято гірничо-видобувні підприємства, які розташовані у Криворізькому басейні (Дніпропетровський регіон). Результати експертної оцінки впливу факторів та їх рейтинг узагальнено у табл. 11.3.

Таблиця 11.3 – Оцінка галузевих (регіональних) драйверів змін зовнішнього середовища (складено автором із використанням [9])

Чинник зовнішнього середовища	Експертна оцінка впливу зовнішнього середовища		Рейтинг чинників зовнішнього середовища	
	Економіка України	Підприємства ГМК Кривбасу	Економіка України	Підприємства ГМК Кривбасу
Ефективність діяльності державних інституцій	3,36	3,59	9	9
Рівень розвитку інфраструктури	3,5	3,37	8	11
Макроекономічне середовище	2,554	3,40	12	10
Охорона здоров'я	5,21	3,28	2	12
Підготовка персоналу	5,55	4,48	1	5
Розвиненість ринку товарів	3,78	5,01	5	2
Ефективність ринку праці	2,93	3,87	11	6
Розвиток фінансового ринку	2,94	3,77	10	7
Технологічна розвиненість	4,34	4,49	4	4
Розмір цільового ринку	4,83	5,48	3	1
Якість ведення бізнесу	3,76	4,76	6	3
Інновації та інноваційний потенціал	3,73	3,75	7	8
Загальна оцінка	46,48	49,25		
% відповідності максимальному значенню	55,33	58,63		

З табл. 11.3 видно, що експертне оцінювання впливу чинників зовнішнього середовища показало, що вплив чинників на економіку України оцінено у 46,48 балів, тоді як оцінка їх впливу на підприємства ГМК Кривбасу є сильнішою – оцінка 49,25 балів. При цьому, топ-5 найбільш впливових зовнішніх факторів (дефляторів змін) на загальноекономічному рівні формують: підготовка персоналу, охорона здоров'я, розмір ринку, технологічна

розвиненість та розвиненість ринків товарів. Топ-5 факторів на регіональному рівні: розмір цільового ринку, розвиненість ринків товарів, якість ведення бізнесу, технологічна розвиненість та підготовка персоналу. Таким чином, порівняння галузевих (регіональних) та загальноекономічних зовнішніх дефляторів змін показало їх спільний набір, але при цьому, різну інтенсивність впливу на соціально-економічні системи різного рівня.

На наступному етапі дослідження виконана локальна оцінка зовнішніх дефляторів змін для ГЗК Криворізького басейну, які формують базис гірничорудної підгалузі України. Отримані результати узагальнено у табл. 11.4.

Таблиця 11.4 – Оцінка локальних драйверів змін зовнішнього середовища для ГЗК Криворізького басейну (складено автором)

Чинник зовнішнього середовища	ПрАТ "ПівнГЗК"	ПАТ "ЦГЗК"	ПАТ "ПівдГЗК"	ПАТ "ІнГЗК"	ПрАТ "Суха балка"
Ефективність діяльності державних інституцій	3,40	3,72	3,64	3,31	3,70
Рівень розвитку інфраструктури	2,91	3,50	3,45	3,04	3,47
Макроекономічне середовище	3,03	3,55	3,54	3,10	3,49
Охорона здоров'я	3,16	3,45	3,51	3,17	3,28
Підготовка персоналу	4,22	4,57	4,61	4,29	4,59
Розвиненість ринку товарів	5,05	5,10	5,01	4,92	4,97
Ефективність ринку праці	3,03	4,23	4,39	3,20	4,00
Розвиток фінансового ринку	3,67	4,20	3,94	3,20	3,59
Технологічна розвиненість	4,41	4,83	4,71	3,63	4,58
Розмір цільового ринку	5,84	5,97	5,56	4,39	5,50
Якість ведення бізнесу	4,89	4,91	4,55	4,91	4,63
Інновації та інноваційний потенціал	3,68	3,79	3,65	3,80	3,90
Загальна оцінка	47,31	51,83	50,56	44,97	49,70
% відповідності максимальному значенню	56,32	61,70	60,19	53,53	59,17
Рейтинг	4	1	2	5	3

Отримані у табл. 11.4 результати оцінки локальних драйверів змін дозволили дійти наступних висновків:

- вплив зовнішніх драйверів змін має різний рівень інтенсивності для кожного підприємства, що доводить їх унікальність;
- рівень впливу зовнішнього середовища коливається в рамках 53-62% від максимального рівня, що доводить актуальність їх врахування при розробці стратегічних заходів з реалізації стратегії та забезпечення економічної безпеки;
- рейтинг підприємств за показником рівня впливу зовнішнього середовища показує, що від обернено пропорційний рівню конкурентоспроможності підприємств (лідери ринку – ПАТ «ЦГЗК» та ПрАТ «ПівнГЗК» має найменшу оцінку впливу зовнішнього середовища).

Узагальнюючи отримані результати ідентифікації зовнішніх драйверів змін соціально-економічних систем можна визначити особливості їх оцінки в

рамках антикризового управління економічним розвитком соціально-економічних систем:

- в ході оцінки зовнішніх драйверів змін чинна система менеджменту має використовувати науково-обґрунтований підхід на основі інституалізму, теорії менеджменту, концепції складності середовища, інтегральної теорії, екстерналістської та механістичної теорій;

- ідентифікація драйверів змін має відбуватися із використанням трьохрівневої системи оцінювання: макроекономічних драйверів, галузових (регіональних) та локальних драйверів;

- інструментами ідентифікації мають виступати експертні методи оцінювання;

- набір чинників зовнішнього середовища в ході оцінки має бути стабільним.

Наведений підхід до оцінки зовнішніх драйверів змін дозволить забезпечити на різних рівнях менеджменту вибір ефективних інструментів розвитку регіональних соціально-економічних систем.

Список літератури

1. Зацерковний В. І., Тішасв І. В., Демидов В. К.. Методологія наукових досліджень : навч. посіб. Ніжин : НДУ ім. М. Гоголя, 2017. 236 с.

2. Зведені національні рахунки. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/vvp/znr/znr_u.htm

3. Ковбатюк М. В., Беник Н. Г. Вплив факторів зовнішнього і внутрішнього середовища на процес функціонування та адаптації підприємств. *Водний транспорт*. 2016. Вип. 2. С. 101-108.

4. Липчук В. В. Маркетинговий аналіз: Навчальний підручник. Київ: Академвидав, 2008. 216 с.

5. Мокін Б. І., Мокін. О. Б. Методологія та організація наукових досліджень : навчальний посібник. Вінниця : ВНТУ, 2015. 317 с.

6. Новиков А. М., Новиков Д. А. Методология научного исследования. Москва : ЛИБРОКОМ, 2010. 280 с.

7. Полянко В. В., Татарин А. Ю. Поняття середовища функціонування підприємства. *Молодий вчений*. 2017. № 11. С. 1270-1275.

8. Степаненко С. В. Формування механізму управління організаційними змінами на підприємстві : дис. на здобутті наук. ст. канд. ек. наук. за спец. 04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) . – Харків: Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка, 2018. 348 с.

9. The Global Competitiveness Index 2017-2018 edition URL: <http://www.weforum.org>

10. Green M. Change management master class: a step by step to successful change management. India : Replika Press Pvt Ltd. 278 p.

РОЗДІЛ 12. НАУКОВІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ ЯК СКЛАДОВОЇ МЕХАНІЗМУ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ¹²

*Теоретико-методологічні основи дослідження логістичних систем:
управлінський аспект*

В умовах посилення конкуренції, питання управління сталим розвитком соціально-економічних систем актуалізується особливо гостро. Процес стратегічно орієнтованого управління соціально-економічними системами є складним і вимагає наявності високоефективної технології, що забезпечує гармонізацію процесу управління у форматі «якість-стійкість-ефективність». Управління складними системами це процес реалізації стратегій, у рамках яких досягнення цільових функцій у середньостроковій перспективі забезпечується стратегією, що передбачає необхідність розробки технологій їх реалізації як інструмент досягнення результатів.

Сучасні управлінські технології повинні містити стратегії, забезпечені ресурсами, збалансовані за термінами й результатами, що забезпечують безперервність реалізації функцій управлінь. Застосування сучасних підходів має бути орієнтовано на пошук інтенсивних технологій, що забезпечують нову якість процесу управління у форматі системної трансформації та модернізації економіки. Це свідчить про актуальність наукової проблеми розробки. Щодо проблем удосконалення процесу управління логістичними системами існує значна кількість публікацій, як в Україні, так і за кордоном. У роботах досліджуються окремі технології управління: здійснюються спроби інтегрувати ресурсне та структурне забезпечення процесу управління, комплексно представити і формувати інструментарій реалізації логістичного процесу. У той же час недостатньо досліджені системні підходи до формування технологічної підтримки стратегічно орієнтованого управління логістикою.

Загальні проблеми управління логістичними системами різного масштабу, визначення стратегій їхнього розвитку досліджені в працях Л. Абалкіна, А. Аганбегяна, І. Ансоффа, В. Івантера, Ю. Колесникова, Ф. Хайєка, С. Шаніна та інших. Проблемам інструментарного забезпечення процесу прийняття рішень присвячені дослідження І. Блауберга, Е. Галієва, Г. Горелової, зокрема технології підтримки прийняття та реалізації рішень розглянуті в роботах П. Друкера, В. Зотова, Д. Новикова.

Конкретні напрямки формування стратегій у роботах С. Бараненко, Л. Гіляровський, І. Гуркова, Р. Фатхутдінова, В. Шеметова, А. Шеремета та інших. Глибокий аналіз проблем антикризового управління наданий у дослідженнях А. Асаула, І. Бланк, В. Богомолова, О. С. Віханського, Е. М. Короткова, Н. Л. Маренкова, З. П. Румянцевої, Р. А. Фатхутдінова та інших.

Недолік існуючої теоретичної та методологічної бази проявляється в тому, що багато питань упровадження технологій реалізації стратегічно орієнтованого управління не адаптовані до умов системної модернізації

¹² М.А Саєнсус., к.е.н., доцент, Одеський державний економічний університет (м. Одеса)

економіки, відсутня теоретико-методологічна база для здійснення і ефективної реалізації логістичної стратегії, що реалізують цільову функцію управління соціально-економічними системами.

Структурні особливості, функціональний зміст і форми узгоджених дій у процесі управління сталим розвитком соціально-економічними системами визначаються безперервністю і послідовно-паралельною наступністю етапів реалізації функцій управління і забезпечення зворотного зв'язку за допомогою застосування адаптивних технологій, що забезпечують процес управління логістичною стратегією та ланцюгами постачань.

Щоб усвідомити необхідність застосування різних управлінських технологій до формування логістичної стратегії в парадигмі сталого розвитку соціально-економічних систем з'ясуємо сутність категорії соціально-економічна система.

Так, за визначенням Кожекіна Г. Я. і Синиці Л. М., соціально-економічна система - це складна динамічна система, елементи якої взаємодіють між собою в єдиному процесі, створюють корисний ефект, завдяки якому беруть участь у функціонуванні інших систем [1, с.13; 2, с.67]. З цього визначення випливає, що ключові фактори успіху їх діяльності знаходяться в зовнішньому (одержання ресурсів та інформації) й у внутрішньому (динамічні зміни, що впливають на кінцеві результати) середовищі. При цьому саме внутрішнє середовище, сформовано під впливом управлінських рішень, визначає рівень сталого розвитку системи. Сучасна соціально-економічна система є не сукупністю індивідуальних господарств одного рівня, а складною системою рівнів, які взаємодіють між собою: глобальний, міжнародний, державний, національний, регіональний, мікроекономічний.

Систематизуючими властивостями будь-яких соціально-економічних систем є наявність мети і комплексу цілей формування, функціонування та розвитку. Керуючись відомими теоріями бізнесу, можна виділити три складові, що розкривають зміст системи як організації: люди, цілі, управління. Так, відповідно до теорії Мескона М., Альберта М. та Хедоурі Ф., організація - це група свідомо координованих дій двох або більше осіб для досягнення значущої мети (бажаного кінцевого результату) [3, с. 31 - 32].

Враховуючи особливості й суттєвий зміст забезпечення процесу управління логістикою, які висуваються до технології управління в цілому, можна звести до наступного: інформація повинна надходити від усіх структурних елементів логістичної системи, що знаходяться на різних рівнях управління і виконують різні функції; формулювання проблем, розробка і вибір рішення, сконцентрованого на тому рівні ієрархії управління, де для цього є відповідна інформація; вибір, обґрунтування, прийняття та реалізація рішення повинні відображати інтереси і можливості тих рівнів управління, на які буде покладено виконання рішення; повинна суворо дотримуватися підпорядкованість у відносинах в ієрархії управління логістичними системами.

Аналіз сутності поняття соціально-економічної системи як складової логістики [2, с.115] дозволив виявити найбільш характерні ознаки, а саме: цілеорієнтованість, адаптивність, системність, гнучкість, динамічність,

самоорганізація. Підвищена увага до технології управління обумовлюється тим, що механізм його забезпечення є найважливішою характеристикою стану логістичної системи. Він відображає сукупність соціальних та економічних методів, способів, форм та інструментів, за допомогою яких здійснюється регулювання економічних процесів і відносин. Організаційна структура механізму забезпечення управління логістичною системою задає ієрархію зв'язків між елементами системи. Інструментарієм, за допомогою якого забезпечується досягнення поставленої мети, є функціонування підсистем, систем підтримки та економічні важелі (прибуток, ціни, запаси, податки, амортизаційні відрахування, кредити, цінні папери, фінансові стимули тощо). Через функціонування підсистем реалізуються економічні технології управління.

Цілеорієнтованість сталого розвитку логістичної системи зумовлюється власне постановкою проблеми. За Оптнеру С. Л., «система є пошуковим процесом». При цьому повинна вибиратися така цільова концепція, яка була б у принципі прийнятна для всіх підсистем підприємств [4, с.216]. Під стійким розвитком в даному підході розуміється якісна зміна вартості, що забезпечує його безперервне функціонування. Одним з основних завдань, що стоять перед логістикою, є досягнення такого співвідношення між елементами, при якому будуть зберігатися довгострокові стимули сталого розвитку. Зазначимо, що загальні принципи структуризації цілей системи були розкриті в роботах Акоффа Р. та Емері Ф. [5, с.227-237].

У загальному вигляді предметну область сталого розвитку соціально-економічної системи можна охарактеризувати, розділяючи цілі на виробничі, економічні, фінансові та соціальні. Виробничі цілі орієнтуються на ефективне використання всіх ресурсів, вибір технології з мінімальними витратами і максимізацію доходу, економічні цілі орієнтовані на збереження та оновлення вартості підприємства. Економічні цілі досягаються за умови максимізації доходу - вартості капіталу або максимізації прибутку [5, с.239-240].

Обґрунтована сукупність цілей в логістичній діяльності дозволяє виявляти й аналізувати взаємозв'язки між ними, які можна розмежувати на вертикальні та горизонтальні. Вертикальні взаємозв'язки формують ієрархію цілей у вигляді дерева цілей. "Визначається головна мета і формуються цілі різних рівнів (основні, проміжні цілі, підцілі), що сприяють досягненню головної мети. Горизонтальний поділ на головні й додаткові цілі ґрунтується на суб'єктивних оцінках осіб, що приймають рішення .

Логістичну систему можна описати такими характеристиками як стійкість, рівновага, адаптація. Стійкість логістичної системи характеризує стан її розвитку на довгострокову перспективу за умови відсутності несприятливих факторів зовнішнього середовища.

Відповідно з відомим принципом Ешбі У. Р., для забезпечення сталого розвитку логістичної системи різноманітність її реакцій, обумовлена кількістю життєздатних нововведень, та має відповідати множині зовнішніх еволюціонуючих імпульсів [6, с.304].

Тому в логістичній системі кожному джерелу зовнішніх імпульсів повинен відповідати елемент з новою якістю. У той же час внутрішня організація системи на даному етапі копіює зовнішнє середовище. Логістична система вважається збалансованою, якщо кожна підсистема або елемент знаходяться в стані рівноваги по відношенню до інших.

Враховуючи це, будь-яка відкрита система повинна бути адаптивною, тобто пристосовуватися до зміни в зовнішньому середовищі для того, щоб продовжити сталий розвиток на довгострокову перспективу. Це пов'язано з тим, що зовнішнє оточення є джерелом проблемних ситуацій у логістичній діяльності, які слід своєчасно виявляти й приймати адекватні рішення.

Стан рівноваги логістичної системи слід розглядати як динамічний, тобто такий, що розвивається. Це означає, що в кожен момент часу система може характеризуватися певним набором показників. Вектор соціально-економічних показників діяльності $Z = (C_1, C_2, \dots, C_n)$ у кожний момент часу t буде характеризувати певний стан логістичної системи C (1). Періодично вектор розвитку системи може змінюватися. Таким чином, можна врахувати внутрішні й зовнішні фактори стійкості, а відповідна методологічна та статистична інформаційна забезпеченість буде аналітичним базисом для діагностування стратегії сталого розвитку.

Така постановка питання визначає необхідність фінансового обґрунтування оптимальних варіантів сталого розвитку логістичної системи. Вона здійснюється на основі вибору критеріїв структури капіталу та обґрунтування формалізованих сценарних розрахунків ключових фінансових показників логістичної системи.

У теорії сталого розвитку слід дотримуватися принципу підтримки всіх ресурсів логістичної системи в нормальному стані, який забезпечує сталий розвиток логістики, адекватний змінам ринкового середовища. Виходячи з цього, для розкриття сталого розвитку логістичної системи необхідно розглянути технологію управління.

Під технологічною підтримкою процесу управління розуміється адаптивна сукупність технологій їх реалізації, що забезпечують процесну структуру і реалізацію етапів прийняття рішень з використанням засобів організації та управління бізнес-процесами, дозволяють виділяти вектори сталого розвитку в самостійну площину реалізації, що супроводжуються виділенням ресурсів та дозволяє забезпечити стійкий розвиток логістичної системи за допомогою структурно-функціональної комплектації набору функцій, ресурсів та інструментів, спрямованих на реалізацію мети, яка визначається в сполученні з комплексом заходів та ресурсів для її досягнення.

Функціональний зміст комплексної підтримки процесу управління логістикою зводиться до забезпечення стійкого руху від поточного стану до певних параметрів стану логістичної системи, що досягаються за допомогою керуючих впливів та імпульсів зовнішнього середовища. Стійкий стан і його системні трансформації зумовлюються структурно-функціональним змістом технології управління, а процес управління характеризується багатшаровістю і динамічним характером реалізації. Структурні особливості, функціональний

зміст і форми узгоджених дій у процесі управління логістичними системами визначаються стійкістю та послідовно-паралельною наступністю етапів прийняття рішень і забезпечення зворотного зв'язку за допомогою застосування адаптивних форм, технологій та інструментів, що забезпечують процес управління логістичними системами та ланцюгами постачань.

Характер процесу управління логістикою характеризується структурованим, паралельно-послідовним перетворенням ресурсів у результати. При цьому факт досягнення результату в рамках певної цільової функції визначається не стільки складом і достатністю ресурсів, скільки їх структурою і технологією розподілу.

Розглядаючи процес управління логістикою з точки зору її системної технологічної підтримки, слід зазначити, що достатність фінансових ресурсів не є домінантною умовою реалізації ефективної логістичної стратегії.

У зазначеному форматі необхідне застосування засобів та інструментів, спрямованих на декомпозицію управлінських ресурсів залежно від функціональних особливостей процесу управління логістикою. У свою чергу технології, що забезпечують процес управління логістикою реалізуються на основі заміни ресурсів залежно від зміни умов реалізації логістичної стратегії, включаючи ресурси саморозвитку і самоорганізації системи та її самостійних підсистем, об'єднаних єдністю цільових функцій, ресурсним забезпеченням, технологічною підтримкою, засобами контролю.

Концептуальний зміст процесу управління логістикою базується на основі застосування основних принципів теорії управління до формування ефективної технологічної підтримки прийняття рішень в сфері логістики при деяких початкових умовах[3, с.331]. Такими основними умовами є:

- 1) наявність програм поведінки керованого об'єкта або заданий, запланований рівень параметрів його стійкого стану;
- 2) нестійкість об'єкта відносно заданих параметрів;
- 3) наявність способів і засобів для виявлення і вимірювання відхилення об'єкта від заданих параметрів;
- 4) наявність можливості впливати на керований об'єкт з метою усунення виникаючих відхилень у разі їх негативного впливу або підтримки відхилень або змін у разі отримання позитивного результату на тому, чи іншому етапі управління, а також при формуванні позитивної траєкторії розвитку об'єкта або його окремої підсистеми в якості точки зростання.

Нестандартні відхилення, що фіксуються на тому чи іншому етапі управлінського циклу, можуть призвести до виділення самостійних напрямів і векторів стійкого розвитку, здатних у майбутньому забезпечити структурне і ефективне зростання логістичної системи в цілому. Концептуально технологія управління це складна сукупність компонентів і послідовних етапів реалізації, що містить також суб'єктно-об'єктну структуру прийняття рішення, цільові стратегічно орієнтовані функції, ресурси, методи та інструменти, що утворюють інтегровану цілісність і формують механізми впливу на логістичну систему.

Проведений аналіз сучасних підходів впровадження та адаптації до умов функціонування логістичних систем технологічного забезпечення прийняття

рішень передбачає застосування технологій та принципи конвергенції залежно від структурних особливостей процесу управління, типів і просторово-часової наступності реалізованих стратегій розвитку логістичних систем, а також діючих і прийнятих програм, в яких формалізовані цільові функції управління логістикою, а також визначені критерії і чинники досягнення довгострокових цілей і середньострокових результатів.

Модернізація логістичної стратегії сталого розвитку в цілому, за ресурсами і повноваженнями інтегрують в структуру процесу управління базисні компоненти технологічного забезпечення формують на основі системного, програмно-цільового, структурно-функціонального та проектного підходів.

З іншого боку, оскільки управління це безперервний процес стадій і етапів управління, а фази життєвого циклу реалізації стратегії сталого розвитку логістикою інкорпорується в процес управління за допомогою технологій, то в основі формування адаптивного набору засобів та методів лежить процесний підхід.

Формована представленим чином система технологічної підтримки прийняття рішень в області логістики забезпечує багатосаровість, динамічний характер процесу управління, структурно-функціональні особливості якого зумовлюють можливість за допомогою проектів і програм ініціювати інноваційні траєкторії сталого розвитку логістики, сприяти її модернізації відповідно до трансформацій у зовнішньому середовищі.

Конвергенція програмно-цільового та проектного підходів, а також їх модифікацій у контексті сполучення цілеорієнтованості, відповідності ресурсів і результатів, відповідальності та контролю в процесі управління складними логістичними системами на основі загальної методологічної платформи управління та в розрізі базових компонентів управління, які містять мету, результат, механізм реалізації, тип системи й цільові функції підсистем, забезпечують отримання управлінських ефектів за рахунок отримання конкретних оперативних результатів у рамках стратегічної детермінованості й довгостроковості планування.

Базуючись на наведеному розумінні компонентного складу процесу управління логістичними системами, слід зазначити, що концептуальна модель процесу управління логістичними системами представляється як сукупність послідовних стадій, які забезпечують цілісність і безперервність технології управління у логістиці. Керуючі впливи у свою чергу приводять до сталого розвитку, зміни принципів і механізмів функціонування, у результаті чого, відбувається зміна логістичної системи або її структурних елементів, що зумовлює в кінцевому підсумку досягнення заданої мети. Технологічна підтримка процесу управління забезпечує структуризацію процесу управління логістичними системами за заданими критеріями, що представлено наступною моделлю.

Нехай F - множина допустимих функцій, що реалізуються в процесі управління логістичними системами - функціональний блок;

M - множина допустимих технологій управління у логістиці - організаційний блок;

R - варіативний набір логістичних ресурсів - ресурсний блок;

K - сукупність критеріїв - «якість - стійкість-ефективність» - ресурсний блок.

На вході моделі вихідними умовами ініціюється допустима кількість цільових функцій – множина F, яке звужується виходячи з допустимої множини інструментів.

Допустима множина структурується з урахуванням допустимої множини ресурсів R. У свою чергу можлива множина в рамках забезпечення прийняття рішень проходить фільтрацію через блок K - «якість - стійкість-ефективність». На виході моделі формується ефективне множина рішень, які здатні забезпечити багатшаровість і динамічний характер процесу управління логістичними системами в рамках наступних аспектів: замінності ресурсів при незмінності управлінського потенціалу; гармонійному поєднанні цільових функцій та їх ресурсного забезпечення; спрямованості управляючих впливів.

Підвищення ефективності технології управління логістичними системами за рахунок формалізації моделі може бути реалізовано за допомогою симплексу структурно-функціонального та факторного підходів. Згідно факторному підходу, ядро розвитку логістичних систем представляється у вигляді шести агрегованих величин - чинників виробництва: людського, технічного, інформаційного, природного, організаційного.

У рамках управління логістичними системами їх структурні елементи й реалізовані ними функції можна розглядати як результат попереднього розвитку. У цьому випадку для кожної з підсистем та їх функцій можна виділити шість чинників або f-вектор, так званий функціональний вектор.

Для вирішення завдань управління можливо використання наступного алгоритму ідентифікації f-вектора. Кожна компонента f-вектора структурних елементів отримує первинний оціночний вимір, не залежно від виконуваних ними функцій, як результат певного згортання близьких і певною мірою взаємозамінних натуральних показників, які оцінюються за відносною шкалою. Вторинні оціночні за абсолютною шкалою компоненти аналогічного f-вектора для кожної з його функцій, побудовані на основі тих же оціночних показників, взаємно коригуються оцінкою їх достатності для реалізації функцій. Підсумкова корекція оцінок за абсолютною шкалою компонент f-вектора структурного елемента проводиться за сукупністю «функціональних» f-векторів з урахуванням «ваги» функцій.

Базуючись на положеннях векторної алгебри, лінійна функція використання ресурсів являє собою спрямований відрізок у зоні релевантності прийняття рішень в сфері логістики, і не є скалярною величиною, оскільки цільові функції управління, як правило, не характеризуються лінійною залежністю. При цьому функціональний вектор є лінійною комбінацією інших векторів, тобто спрямованих відрізків використання основних видів ресурсів. У цьому форматі система ресурсних обмежень, обумовлена модельно через систему лінійних рівнянь, є системою лінійно залежною. З цього можна зробити наступні висновки:

- оскільки функціональний вектор є лінійною комбінацією інших векторів, тоді вираз (1) правильний тоді і тільки тоді, коли хоча б один із коефіцієнтів не дорівнює нулю. Іншими словами, ресурси є взаємозалежними щодо один одного на певному часовому відрізку процесу управління логістичною системою, і можуть бути замінені без зміни ресурсного базису в зазначеній зоні тимчасової релевантності;

$$\alpha_1 a_1 + \alpha_2 a_2 + \dots + \alpha_k a_k = 0 \quad (12.1)$$

- ресурси, на певному часовому відрізку процесу управління логістичними системами характеризуються векторними величинами, а, отже, комплексне залучення ресурсів - знаходження функціонального вектора як лінійної комбінації інших векторів характеризується властивостями комутативності, дистрибутивності й асоціативності.

Адаптивний підбір інструментів і ресурсів, що забезпечують реалізацію цільових логістичних функцій, істотно розширює множина оптимальних рішень, посилюючи управлінську платформу і генеруючи інноваційні вектори сталого розвитку логістичної системи в цілому. Управлінський ефект характеризується як певне збільшення ефекту в заданих координатах - часу, вартості, видах діяльності або визначається відносними показниками. Таке збільшення пропорційно силі керуючого впливу, напрям дії якої визначається функціональним вектором.

Сила керуючого впливу на логістичну систему є векторною величиною, а її вплив на об'єкт управління можна представити в таких аспектах:

1) при взаємодії об'єктів у процесі управління логістичною системою та логістичними ланцюгами постачань їх траєкторія розвитку залишається незмінною, якщо не змінюється величина потенціалу процесу управління;

2) сила керуючого впливу на логістичну систему та логістичними ланцюгами постачань може бути сукупною, проте у разі впливу кількох суб'єктів управління логістичною системою на один об'єкт, сила сумарного впливу може бути визначена за модулем, але протилежна за напрямком;

3) якщо в процесі управління логістичною системою та логістичними ланцюгами постачань, суб'єкти та об'єкти не вступають у взаємодію один з одним або між собою, або така взаємодія не є спрямованою, то процес управління логістичною системою є інертним і не може забезпечити інтенсивний розвиток.

Проблеми диференціації факторів соціально-економічного розвитку в рамках логістичної системи: модульної підхід

Стратегія управління логістичною системою повинна розроблятися та реалізовуватися на основі наступних принципів комплексного планування:

– цілеспрямованості - цільової орієнтації на досягнення кінцевих результатів дії логістичної системи;

– системності - розробки сукупності заходів, що забезпечують реалізацію цілей логістичної системи;

- комплексності - опрацювання всіх напрямів, спрямованих на досягнення відповідних цілей логістичної системи;
- ресурсної забезпеченості - наявності фінансових, матеріальних, трудових, організаційних, інформаційних ресурсів;
- пріоритетності - ранжируванні за важливістю, терміновості виконання і забезпеченості ресурсами;
- економічної безпеки логістичної системи;
- узгодженості різних рівнів логістичної системи;
- своєчасності досягнення кінцевого результату діяльності логістичної системи.

У цьому сенсі середньостроковість дозволяє коректувати реалізацію стратегії логістики з урахуванням зміни внутрішнього та зовнішнього середовища в соціально-економічній системі. Слід зазначити також, що середньострокові програми замінили короткострокові інтервали програмування, змінивши, по суті, принцип короткострокового реактивного управління на середньострокове.

Базуючись на отриманих аналітичних висновках обстеження стратегії управління логістичних систем, пропонується управлінський цикл реалізації програм соціально-економічного розвитку, системно визначається як програмно-модульний комплекс, містить наступні проектно-процесні компоненти:

- ідентифікація суб'єктно-об'єктної структури програми залежно від структурних характеристик стратегії соціально-економічного розвитку в довгостроковій перспективі, цільової функції управління, потенціалу логістичної системи та результатів політики в цілому і реалізованих раніше середньострокових програм;

- визначення системи цілей логістичної системи на основі оцінювання стану. Технологічна підтримка процесу управління забезпечує структурування процесу управління логістичною системою за заданими критеріями, що представлено моделлю розвитку та прогнозування його тренду, а також цільової орієнтації програми, її технічних, організаційних, фінансових і адміністративних потреб логістичної системи;

- виявлення функціональних детермінант розвитку взаємодії системи логістики, функціональної структури взаємодії, пов'язаної зі структурними особливостями програм, виділенням таких програм і проектів у самостійні модулі, що характеризуються певною спрямованістю цілей логістичної системи, програмних заходів з їх реалізації, та індикаторів, що характеризують отримання результату і ефективність його використання ;

- упровадження та адаптація до реальних умов реалізації програми форм, механізмів, методів та технологій управління логістичною системою взаємодії програмних модулів у процесі досягнення комплексних цільових функцій;

- розробка і впровадження системи стимулювання і регулювання процесу інкорпорування потенціалу підсистем логістичної системи - програмних

модулів у форматі реалізації цільових функцій логістичної системи у стратегію розвитку системи;

- моніторинг та оцінювання результатів взаємодії програмних модулів у процесі реалізації логістичної стратегії, зокрема щодо ефективності управлінського впливу на суб'єкти реалізації програми і суб'єкти її фінансування;

- корекція окремих складових програмних модулів у процесі реалізації програми і досягнення цільових індикаторів логістичної системи.

Модульний підхід дозволяє вирішувати наступні управлінські завдання:

- 1) структурування процесу управління логістичною системою з метою виділення базових, сервісних та проміжних модулів як носіїв системних властивостей, удосконалення управління якими в контексті заданого напрямку розвитку дозволяє підвищити ефективність прийняття рішень;

- 2) аналіз і алгоритмізація управлінських функцій для логістичної системи в цілому і окремих модулів;

- 3) розробка цільових функцій логістичної системи щодо їх реалізації на основі методів аналізу ієрархій;

- 4) трансформація структури прийняття та реалізації рішень, зокрема формування адаптивних структур управління логістичної системи;

- 5) розробка інструментарію аналізу функціонування удосконаленої структури логістичної системи в контексті управління.

Запропонований у цьому дослідженні підхід дозволяє:

- 1) структурувати соціально-економічну систему як об'єкт управління логістичною системою, сукупності керованих або залежно від типу системи регульованих модулів;

- 2) реструктурувати організаційну структуру процесу управління логістичною системою; планувати основні індикатори функціонування системи в цілому за допомогою верифікації вектора і цільової функції розвитку модулів, ступеня їх взаємодії в системі та участі в реалізації функції управління логістичною системою в короткостроковому і довгостроковому періоді;

- 3) формувати адаптивну, спрямовану на досягнення певної комплексної мети, структуру системи і за допомогою застосування програмних технологій, враховуючи планування адміністративних, тимчасових, інформаційних, фінансових та інших ресурсів.

Структуризація процесу управління логістичної системи може відбуватися в кількох аспектах:

- 1) у розрізі довгострокових цілей, функцій і планових заходів щодо їх реалізації стратегії логістичної системи, які базуються на дослідженні ступеня взаємодії модулів між собою при досягненні мети - функціонально-цільова структуризація;

- 2) у розрізі ресурсного забезпечення, розглядаючи модуль як об'єкт вкладення з декількох джерел - внутрішніх, зовнішніх, за допомогою горизонтальних і вертикальних зв'язків - ресурсна структуризація логістичної системи;

3) у розрізі підсистем інституційно-організаційної структури, де модуль представлений у вигляді відносно самостійної підсистеми, а ресурси управління здебільшого інформаційні та адміністративні - організаційна структуризація.

Основними етапами застосування модульного підходу в якості системної підтримки логістичної системи та процесу управління соціально-економічними процесами є:

1) визначення та опис існуючих модулів за допомогою структуризації логістичної системи;

2) ідентифікація основних бізнес-процесів у процесі функціонування модулів, а також визначення порядку взаємодії модулів у рамках цільового функціоналу системи логістичної системи;

3) визначення цільових функцій модулів і логістичної системи в цілому;

4) визначення показників ефективності функціонування логістичної системи, модулів, методик планування їх діяльності;

5) розробка регламентів, що формалізують діяльність логістичної системи;

6) визначення складу і структури ресурсів, порядку їх розподілу в системі відповідно до цільових функцій роботи логістичної системи й окремих модулів.

У процесі управління логістичною системою на основі модульного підходу важливо визначити також параметри взаємодії модулів у процесі реалізації цільових функцій. Уявімо, що сукупність модулів M є m -мірний вектор, що визначає кількість внутрішніх змінних, залучених до процесу реалізації цільової функції. Множина N представляє собою n -мірний вектор значущих для системи факторів зовнішнього середовища.

Ясно, що в загальному випадку $M \neq N$. Виникає матриця взаємодії, розмірністю $m \times n$, де n -факторів зміни в зовнішньому середовищі тягнуть за собою зміни m -факторів внутрішнього середовища, іншими словами змінних у модулі.

У рамках процесу управління відбувається реакція системи, що виявляється в зміні інформаційних параметрів структури с логістичної системи, ресурсному забезпеченні та відповідно зміні цільових індикаторів.

Оскільки потенціал стратегії логістичної системи представляється величиною інтегральної, то його оцінка в рамках фазової реалізації стратегії логістичної системи оцінюється на основі системи критеріїв, що містять сукупність показників фінансового, організаційного, структурного, функціонального характеру. При проведенні процедур оцінювання не всі критерії і показники логістичної системи, що їх характеризують, піддаються кількісній оцінці, описуються функціональними залежностями, що передбачає використання якісної інформації в процесі прийняття рішень. Зазначені критерії, які використовуються в процесі прийняття рішень, є суперечливими, оскільки проєктований або керований об'єкт не може бути описаний однокритеріальною залежністю, або об'єднати окремі критерії в єдиний критерій, не можливо. Об'єднання множини критеріїв, як правило, буває формальним, штучним, тому прийняття рішень має базуватися на застосуванні методів оптимізації логістичної системи, таких як метод Парето, метод

вирішення завдань оптимізації з використанням інтегрального критерію, методи визначення адитивного й мультиплікативного критерію.

Для ефективної реалізації стратегії логістичної системи в процесі прийняття рішень необхідно спиратися не тільки на цілеорієнтований потенціал, але і на її ресурсну ємність, що обумовлено перш за все як особливостями об'єкта управління, так і пошуком можливостей диференціації ресурсних джерел логістичної системи, їх можливої заміни при несприятливому стані внутрішнього і зовнішнього середовища в процесі виконання.

У загальному значенні під ресурсною ємністю логістичної системи розуміється здатність задовольняти потреби й реалізовувати функції, необхідні системі для підтримки стану негативної ентропії. При перевищенні ресурсної ємності в логістичній системі, а в кінцевому підсумку, і в її окремих структурних елементах спостерігається тенденція до збільшення ентропії.

Ресурсна місткість стратегії логістичної системи є здатністю задовольняти потреби в реалізації заходів і проєктів, забезпечувати реалізацію цільових функцій середньострокового управління. Слід зазначити, що якщо ресурсна ємність підвищується і перевищує необхідний рівень, настає порушення ефективності реалізації, що в більшості випадків пов'язано зі зниженням здатності об'єктів логістичної системи до самозабезпечення економічного зростання. З іншого боку, різке зниження ресурсної ємності логістичної системи призводить до недосягнення цільових функцій, розпорошення ресурсів між неузгодженими між собою. Перш за все, необхідно збалансувати ресурсну ємність логістичної системи, що може бути досягнуто двома способами - екстенсивним та інтенсивним.

Перший має на увазі пошук додаткових ресурсів, підвищення їх сукупного абсолютного значення. У будь-якому випадку це означає залучення в економічний оборот нових ресурсів логістичної системи.

Другий спосіб - це впровадження нових, більш ефективних технологій та механізмів, зокрема, механізмів партнерства, механізмів використання стабілізаційного фонду і резервів, що дозволяють більш повно використовувати плановані до використання ресурси логістичної системи в контексті сталого соціально-економічного розвитку.

Інший шлях приведення у відповідність з цільовими функціями ресурсної ємності логістичної системи в рамках зміни умов зовнішнього середовища це скорочення кількості напрямків розвитку. У цьому випадку на перший план виступають організаційно-економічні методи і механізми обмеження логістичної системи, дія яких призводить, перш за все до зниження ентропії, стимулювання розвитку пріоритетних «точок зростання».

Управлінський ризик характеризує таку ситуацію, при якій настання подій, пов'язаних з несприятливою зміною, що впливає на недосягнення цільових функцій логістичної системи, невиконання закладених у стратегії соціальних, економічних, фінансових та інших зобов'язань у рамках суб'єктно-об'єктної взаємодії в процесі реалізації логістичної стратегії, а невизначеність - в свою чергу - ситуацію, при якій ймовірність настання таких подій оцінити заздалегідь неможливо. Невизначеність і ризик відіграють певну рольову функцію

логістичної системи, оскільки визначають протиріччя між запланованим і тим, що досягається, допустимим бажаним і досягнутим [7, с.26-35].

Матриця ймовірності настання негативних соціально-економічних наслідків, сформована на основі експертних оцінок, може бути використана для розробки і реалізації великих комплексних заходів щодо стійкого розвитку логістичної системи з урахуванням їх впливу на соціальну, економічну та екологічну сфери. Для цього необхідно попередньо створити план реалізації стратегії логістичної системи, на базі якого оцінюються зміни параметрів, що складають основу прийняття рішень у процесі реалізації. На підставі значень цих параметрів логістичної системи може бути визначена ймовірність впливу комплексних заходів та її вплив на соціально-економічний розвиток [2, с.128-132].

У контексті диференціації факторів соціально-економічного розвитку логістичної системи, сумарний зовнішній і внутрішній вплив яких приводить до виникнення подій, що призводять до зриву, усі фактори, як кількісно, так і якісно вимірювані в процесі прийняття рішень, слід групувати також з позицій оперативності дій. Комплексний вплив зазначених чинників логістичної системи перманентно здійснюється на реалізацію програм, відображаються в профілі ризиків.

Специфіка ризиків логістичної системи з позицій виявлення загроз та невизначеності у прийняття рішень дозволяє сформулювати цикл прийняття рішень з точки зору ризикованості та безпеки реалізації.

У сучасних умовах використання інформації в технологічному забезпеченні процесу управління логістичною системою базується на наступних особливостях:

- сучасна постіндустріальна парадигма розвитку продуктивних сил передбачає домінантність інформаційних ресурсів економічному розвитку, виробляє до істотного зниження ролі локальних меж у розвитку логістичної системи;

- упровадження сучасних й інформаційних систем і технологій, обмежених у своєму використанні економічною ефективністю логістичної системи, а також параметрами і структурними особливостями процесу управління;

- інформація, котра наразі є детермінантним ресурсом логістичної системи і ядром науково-технічного процесу, зумовлює зміни структури на мікрорівні;

- поряд з тісною єдністю інформації зі структурою логістичної системи, можна ідентифікувати певну кореляцію між структурою процесу управління логістичної системи та програмно-інформаційними засобами, що її забезпечують[9, с.87].

Система інформаційної підтримки стратегії логістичної системи повинна бути скоординована в зовнішньому середовищі з користувачами, а також оперувати великими обсягами інформації, тому є найбільш зручною формою організації зберігання і доступу до інформації з бази даних.

У цьому контексті технологічні засоби та інфраструктура логістичної системи забезпечують інформаційний обмін у процесі прийняття та реалізації управлінських рішень, повинні мати наступні властивості:

- 1) адаптованість для широкого класу показників логістичної системи, кожен з яких має свій масив інформації кількісного і якісного характеру;
- 2) повна інформаційна сумісність з інформаційними системами різних рівнів управління логістичної системи;
- 3) наступність нових інформаційних технологій з платформами, що використовуються в існуючій логістичній системі;
- 4) автоматизація значної кількості функцій логістичної системи, які здійснюються при оцінці соціально-економічного впливу.

Ефективність реалізації логістичної стратегії у довгостроковій перспективі може базуватися на застосуванні дієвих фінансових механізмів, що здійснюють не тільки забезпечуючу, але і контрольну функцію з боку учасників за допомогою:

- 1) створення страхових пулів;
- 2) створення єдиних гарантійних фондів сприяння цілям;
- 3) упровадження та адаптація до особливостей управління процедур санації;
- 4) упровадження технологій і процедур ризик-менеджменту.

Механізми реалізації цих можливостей необхідно організаційно і законодавчо забезпечити, що можна і треба реалізувати в рамках принципу субсидіарності всіх учасників [10, с.120].

Циркулярна економіка і рівні реверсної логістики

Логістика містить бізнес-процеси, які планують, організують, реалізують і контролюють матеріальний потік продуктів, товарів і відповідний інформаційний і фінансовий потік між точками виробництва і точками споживання.

Логістичні бізнес-процеси охоплюють операції з транспортування, складування та інвентаризації по всьому ланцюжку постачання. В першу чергу логістичні рішення обумовлені мінімізацією витрат, максимізацією прибутковості або досягненням цілей оптимізації обслуговування клієнтів.

Оскільки, сучасний бізнес до своїх бізнес цілей, додав концепцію соціальної відповідальності, то спостерігається підвищений інтерес компаній до пом'якшення екологічних і соціальних наслідків своєї діяльності, зокрема пов'язаної з логістикою. Розвитку концепції спільної відповідальності послужили наступні фактори:

- кризові явища в енергетичних і сировинних галузях діяльності, що вимагає підвищення енергоефективності та застосування технологій і систем бережливого виробництва.
- формування етичних засад ведення бізнесу, відкритість бізнесу базуються на єдиних правилах, стандартах і нормах, закріплених в міжнародних кодексах;
- формування нових поведінкових трендів, основними з яких є орієнтація на здоровий спосіб життя, що трансформує поведінку споживача і визначає

його вибір на користь придбання товарів і послуг, що відповідають вимогам екологічної безпеки;

– підвищення значущості впливу навколишнього середовища на якість життя споживачів і стійкість підприємств при реалізації діяльності.

Домінуюча в багатьох країнах лінійна модель економіки, що базується на принципі «take, make, waste», була основою соціально-економічного розвитку з часів початку промислової революції.

На Всесвітньому економічному форумі в швейцарському Давосі в 2016 р було заявлено, що світову економіку чекає черговий фазовий перехід до нових економічних моделей.

Незважаючи на зростаючу ефективність виробництва і розподілу вантажів, споживання і використання матеріальних благ в країнах з розвинутою економікою зростає швидкими темпами рівень відходів. Залежно від ланцюжка поставок більше половини використовуваних матеріалів спалюються, і лише менша частина повторно використовується. Причини цієї реальності численні, але часто пов'язані з порівняльною вартістю джерел з нових матеріалів, на відміну від джерел з перероблених матеріалів. Тому стратегії ланцюжка поставок можуть бути важливим чинником підвищення стійкості, оскільки вони можуть надавати нові стратегії пошуку постачальників.

Циркулярна економіка - це система зворотного зв'язку, яка намагається мінімізувати витрати ресурсів (біологічних і технічних), а також утворення відходів, що потрапляють у навколишнє середовище. Це дає розширення принципів реверсної логістики в більш загальну систему, яка включає дві підсистеми; одна пов'язана з біологічними товарами (наприклад, продуктами харчування), а інша - з технічними товарами.

В роботі [1] циркулярної економікою автором розуміється економіка, якій властивий відновний і замкнутий характер. Для неї характерна мінімізація споживання сировини, яка супроводжується зниженням відходів, які направляються на поховання, при одночасному скороченні площ, займаних відповідними полігонами і неорганізованими звалищами.

У літературі [12,13,14] виділяються три ключові особливості, властиві циркулярній економіці:

по-перше, посилений контроль за запасами природних ресурсів і дотриманням сталого балансу поновлюваних ресурсів для збереження і підтримання на невичерпному рівні природного капіталу;

по-друге, оптимізація процесів споживання шляхом розробки і поширення продукції, комплектуючих і матеріалів, що відповідають найвищому рівню їх повторного використання;

по-третє, виявлення і запобігання негативних зовнішніх ефектів поточної виробничої діяльності з метою підвищення ефективності економічної та екологічної систем [15].

В результаті при поетапному переході до циркулярної економіки базовий принцип лінійної моделі «take, make, waste» трансформується в принцип «take, make, reuse», що піднімає на новий рівень екоефективність, одночасно запобігаючи омертвінню значних обсягів ресурсів при похованні на полігонах

відходів. Все це повною мірою кореспондує з таким ключовим напрямком Четвертої промислової революції, як формування «еко» техніко-технологічних систем.

Хоча логістика в циклічній економіці здаються схожий на звичайні ланцюжки поставок (лінійна послідовність від постачальників, виробників і дистриб'юторів до користувача), дві відмінності:

Перший стосується дизайну продукту і соціально-економічного контексту споживання. В умовах циклічної економіки продукти розраховані на більш тривалий термін і можуть бути перероблені будь-яким чином після завершення їх життєвого циклу. Передбачається також, що більшість товарів є загальними (особливо капітальні товари), що підвищує рівень їх використання; менше товарів потрібно для забезпечення того ж рівня обслуговування.

Другий стосується збору використаних / спожитих біологічних і технічних товарів для різних видів переробки, де звичайна лінійна структура ланцюжків поставок стає петлею зворотного зв'язку.

Циклічність економіки підкреслює чотири рівні зворотної логістики технічних товарів:

Технічне обслуговування. Забезпечення постійної роботи продукту, включаючи його оновлення, в місці його використання або поруч з ним. Залежно від продукту це може включати обслуговування на місці.

Повторне використання. Передача продукту від одного користувача (або групи користувачів) іншої за допомогою його збору, обслуговування, зберігання у дистриб'ютора і доставки.

Реконструкція. Виробництво нового продукту з аналогічних продуктів, коли воно перестало функціонувати через пошкодження або знос. Виробник відновлює основні деталі і за необхідності додає нові компоненти для деталей, які не підлягають ремонту. Потім продукт знову вводиться в ланцюжок поставок.

Кошки. Збір різних матеріалів, щоб їх можна було використовувати при (пере) виготовленні нових продуктів.

Повертаючись до питання про значення поетапного формування циркулярної економіки для досягнення цілей сталого розвитку, зазначимо, що цей вплив носить комплексний характер, відбиваючись і на економіці в цілому, і на стан навколишнього середовища, і на процесах споживання [13, с.238].

Спільне питання полягає в тому, що кругова економіка суперечить кільком виробничими та маркетинговими принципам, заснованим на принципі планового морального зносу і індивідуальної власності. Проте, принципи кругової економіки все більше інтегруються в стратегії виробництва і розподілу. Виграш компаній від впровадження циркулярних бізнес-моделей полягає в підвищенні інноваційності та додаткових конкурентних перевагах, у виникненні нових джерел отримання прибутку, в підвищенні лояльності клієнтів і посилення взаємозв'язків з партнерами по всьому ланцюжку створення вартості [16, с.264-280; 14, с.92]. Тому фірми, які досягли насичення ринку своєю продукцією, з більшою ймовірністю реалізують кругові ланцюжка поставок в якості стратегії для завоювання або збереження частки ринку. Переваги, в основному, пов'язані з підвищенням ефективності використання ресурсів та енергії, що є непрямим

результатом поліпшення зворотного ланцюжка поставок. Таким чином, для підвищення суспільного добробуту в циркулярній економіці застосовуються принципово нові бізнес-моделі, які характеризуються не тільки високими кінцевими результатами, але і низькими матеріальними, енергетичними та екологічними витратами [17, с.132-148]. Однак такі альтернативи контрастують з реальністю модального вибору багатьох країн щодо легкових і вантажних автомобілів, особливо тих, які відчують швидке зростання. В Україні дана проблематика не відноситься до активно досліджуваних, що відбивається і в оглядах публікацій з цього приводу в зарубіжній періодиці [18, с.11-32].

Отже, проблема сталої логістики залишається невирішеною, оскільки спочатку будь-яка економічна діяльність, включаючи транспорт, негативно впливає на навколишнє середовище. Технологічні інновації історично грали парадоксальну роль, посилюючи проблеми навколишнього середовища і сталого розвитку, і в той же час пропонуючи форми пом'якшення. Очікується, що в майбутньому технологічні інновації в транспортному секторі стануть більш стійким фактором, ніж в минулому [10].

Стратегія стійкої логістики як основа соціально-економічного розвитку

Загально прийняте в світі поняття Sustainability (стале виробництво/логістика/продукція) має на увазі оптимальне використання обмежених ресурсів і використання екологічно чистих природо-, енерго- і ресурсозберігаючих технологій на всіх стадіях життєвого циклу, включаючи видобуток і переробку сировини, мінімізацію та знищення відходів, створення екологічно безпечних продукції.

Новий фокус заснований на принципах стратегії сталої логістики дає можливість зменшити негативний вплив бізнесу на екологію і пом'якшити соціальні та екологічні наслідки логістичних операцій. Принципи «сталої» логістики пропагує і Європейська логістична асоціація, яка щорічно проводить європейський рейтинг логістичних проектів [10].

Для цього необхідно щоб транспортні компанії скоротили викиди парникових газів від своїх транспортних засобів, менеджери розподільних центрів зосередилися на стратегіях скорочення відходів і енергоспоживання, а продукти перероблялися вдруге для збільшення рециркуляції та повторного використання, що потребують різних підходів до планування логістичної стратегії та стратегії управління запасів. необхідно визнати той факт, що в даний час негативний вплив логістичних зусиль проявляється в тому, що:

- будівництво об'єктів логістичної інфраструктури супроводжується масовим порушенням екосистем;
- застосування застарілих методів організації логістичних процесів сприяє забрудненню повітря, води і ґрунту шкідливими викидами;
- застосування транспортних засобів, які не відповідають сучасним вимогам, надає шумові та вібраційні впливу і т. д.

Однією з проблем при управлінні сучасною наукомісткою економікою полягає в досягненні рівноваги між забезпеченням розвитку і впровадження

інновацій та дотримання принципів сталого розвитку, впровадження ресурсозберігаючої екологічної політики. Успішне просування наукомістких розробок на світових ринках без реалізації принципів сталого розвитку екологічності, ресурсо- та енергозбереження виробничих процесів.

Особливу увагу в практиці бізнесу займає коректна поведінка по відношенню до навколишнього середовища, в тому числі і при реалізації логістичних функцій, виконання яких повинно здійснюватися із застосуванням ресурсозберігаючих технологій та екологічної оцінкою впливу процесів переробки ресурсів на навколишнє середовище.

Логістика відповідає за переміщення матеріальних потоків по ланцюгу поставки продукції за допомогою здійснення операцій з транспортування, складування, консолідації вантажів і тим самим має тісні контакти з навколишнім середовищем.

Стійкість логістичної системи є запорукою її безпеки, екологічності, економічності, надійності та ін. Будь-яка логістична система - це динамічна система. На її стійкість впливають внутрішні і зовнішні фактори.

Стійкість системи досягається шляхом управління станом, попитом, розвитком і доступом. Перш за все, її забезпечують при проектуванні і реалізації. Однак, життєвий цикл багатьох логістичних систем досить великий, а провізна і пропускна здатність обмежені, тому дуже важливо контролювати процеси функціонування системи.

Останнім часом все частіше говорять про стійкість логістичних систем, об'єднуючи їх терміном «sustainable transport». Існує багато визначень стійкості. У більшості випадків його пов'язують зі ступенем негативного впливу логістики на навколишнє середовище і людину. Під стійкістю логістичної системи розуміється доступність і задоволення потреб суспільства в пересуванні, без шкоди для екосистеми, із забезпеченням стабільного і надійного функціонування.

Логістика має значний потенціал для здійснення екологічного контролю транспортних систем, процесів утилізації продукції (поворотна, або реверсивна логістика), використовуваних пакувальних матеріалів, мінімізації забруднення, реалізації процесів енерго- і ресурсозбереження.

Інтерес до цієї проблеми зріс, і якщо за період з 1990 по 1996 було опубліковано лише три наукових статті, які досліджують логістичний потенціал у вирішенні екологічних проблем, то зараз в європейських країнах вже можна спостерігати досвід успішного впровадження методів «Зеленої логістики», зокрема, при організації транспортних потоків і схем утилізації та переробки відходів.

Поштовхом до цього стало видання в 1992 р Радою з логістичного менеджменту США монографії Дж. Стоку «Reverse Logistics». Ряд авторів у своїх роботах використовують термін «екологічна» або «зелена логістика», вкладаючи в це поняття певний економічний сенс.

Аналіз наукової літератури показав, що в цілому сформувалося переважно однозначне розуміння сутності стійкої логістики, визначилися

принципи і система показників екологічного ефекту логістичної діяльності, що свідчить про становлення і розвиток концепції «сталого» логістики.

Проблемі логістичної діяльності присвячені праці Т. Доуи, Р. Данну, А. МакКиннону, Ж.-П. Родриге, Д. Роджерс, Р. Тиббен-Лембке, Д. Уотерса, А.У. Альбекова, В.В. Борисової, Л.М. Зарецький, А.А. Кизима, Н.П. Коропової, І.І. Коблянська, А.Ф. Крячкова, І.М. Омельченко, Л.А. Сосунова, В.П. Мешалкин, М.Н. Некрасової, Т.Н. Скоробогатова, Д.В. Чернової. Проте, слід зазначити відсутність системного розгляду проблеми логістичної діяльності, що проявляється у відсутності єдиного підходу до методологічних положень, що відображає змістовні аспекти логістики в цілому.

Великий внесок у її розвиток внесли І. Н. Омельченко, А. А. Александров, А. Е. Бром, О. В. Белова, які запропонували деталізовану систему логістичних показників стійкості процесу: енергоспоживання; матеріаломісткість продукції; споживання водних ресурсів; ступінь екологічності продукції; рівень переробки відходів (твердих, рідких, атмосферних); економічний ефект від впровадження концепції сталого ресурсозберігаючого розвитку; соціальний ефект інвестицій в розвиток працівників організації [19, с.365]. Новим трендом в логістиці стає, більша увага до зовнішніх витрат, пов'язаних зі змінами клімату, забрудненням повітря, води і ґрунту з метою досягнення стійкого балансу між економікою та навколишнім середовищем. Дослідження по «стійкій логістиці» набувають все більшого значення і за останнє десятиліття отримали підвищену увагу як в науковій літературі, так і серед фахівців-практиків.

Стійка логістика - це широка галузь знань [2, с.46-52]. Протягом багатьох років основна увага була приділена більш технологічним удосконаленням логістичної системи і модальному поділу на різні види логістики: виробничу, торговельну, міську, зворотний логістику, логістику в корпоративних екологічних стратегіях і управління зеленої ланцюжком поставок [9,10]. Мета стійкої логістики може бути досягнута по-різному, але в основному логістика фокусується на збільшення та покращення використання екологічно більш дружніх технологій і на скороченні загального обсягу перевезених товарів [20, с.50, 21, с.47], де останній відноситься до розробки та управління логістичних систем. Це означає, що жоден з цих способів сам по собі не буде достатнім для досягнення цілей скорочення викидів вуглецю.

У той час як література про стійкою логістики в основному розглядає перспективи логістичної системи, мало уваги приділяється тим ролям, які різні суб'єкти реалізують в системі пропонованих змін. Проте, слід зазначити відсутність системного розгляду проблеми екології логістичної діяльності, що проявляється у відсутності єдиного підходу до методологічних положень, що відображає змістовні аспекти логістики в цілому.

Основною проблемою, яка викликає занепокоєння, пов'язана зі здатністю світової економіки витримувати стійкий демографічний, економічний ріст і ріст споживання ресурсів.

З 1970-х років було зроблено багато заяв про те, що світ не зможе підтримувати таке зростання без соціально-економічної та екологічної кризи. Хоча ці перспективи були показані неточними, оскільки наявність ресурсів і

якість життя зросли, існують постійні побоювання, що в який момент може бути досягнутий поріг, особливо щодо зміни клімату. В таких умовах упор на сталий розвиток вважається одним з пріоритетів майбутнього соціально-економічного розвитку.

В останні два десятиліття в Європі та США з'явився новий підхід до проектування об'єктів, названий екологічно раціональним проектуванням (Sustainable Design). Це поняття, яке отримало в світі широке поширення, відноситься до загальної концепції сталого розвитку (Sustainable Development).

Термін «сталий розвиток» вперше з'явився в 1987 р в доповіді Міжнародної комісії з навколишнього середовища і розвитку, який називався «Наше спільне майбутнє». На засіданні Генеральної Асамблеї ООН було заявлено, що зробити розвиток стійким - значить забезпечити, задоволення потреби сьогодення, не піддаючи ризику здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби [22].

На конференції з навколишнього середовища і розвитку (1992) була прийнята так звана «Порядок денний на XXI століття» [23].

Найбільш часто використовується визначення сталого розвитку: «Сталий розвиток - це розвиток, який відповідає потребам сьогодення, не ставлячи під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої власні потреби».

Сталий розвиток є складною концепцією, яка підлягає численним інтерпретаціям, оскільки включає в себе безліч напрямків і можливих взаємозв'язків. Стійкість сприяє умовам, які впливають на навколишнє середовище, економіку і суспільство без шкоди для добробуту майбутніх поколінь. Історія розвитку ясно показує що, умови життя майбутнього суспільства будуть в значній мірі залежати від спадщини нинішніх щодо ресурсів і навколишнього середовища. Всі форми активів (капітал, нерухомість, інфраструктура, ресурси), що передаються наступному поколінню, повинні мати як мінімум однакову цінність (корисність).

Концепція глобальної сталості зазвичай пов'язана з «трьома елементами, які є економічним розвитком, екологічними процесами та соціальною справедливістю (або розвитком).

Соціальна справедливість. Відноситься до умов, що сприяють розподілу ресурсів між нинішнім поколінням на основі порівняльного рівня продуктивності. Це має на увазі, що окремі суб'єкти вільні у здійсненні обраних ними стратегій, і отримує винагороду за ризик, який вони приймають, і за зусилля, які вони докладають. Соціальна справедливість зазвичай є найбільш складним елементом концепції стійкості.

Соціальна справедливість приділяє пріоритетну увагу задоволенню різноманітних потреб населення, таких як продовольство, охорона здоров'я та освіта, які є одними із самих основних. Самостійність також часто сприймається як бажана мета суспільного розвитку, що суперечить економічним концепціям, таким як порівняльні переваги і взаємозалежність. Питання міжнародної солідарності особливо парадоксальний. Це має на увазі механізми допомоги, щоб допомогти країнам / регіонам впоратися з тимчасовими збоями, такими як посуха, землетрус, іншими лихами, але в деяких випадках він став систематичним і стійким механізмом перерозподілу, що спирається на

міжнародну допомогу і бюрократію, керуючу цією допомогою. Підтримка людського капіталу (знань, навичок і здібностей) є в основному обов'язком освітніх систем, але корпорації також надають значні можливості для навчання своєї робочої сили.

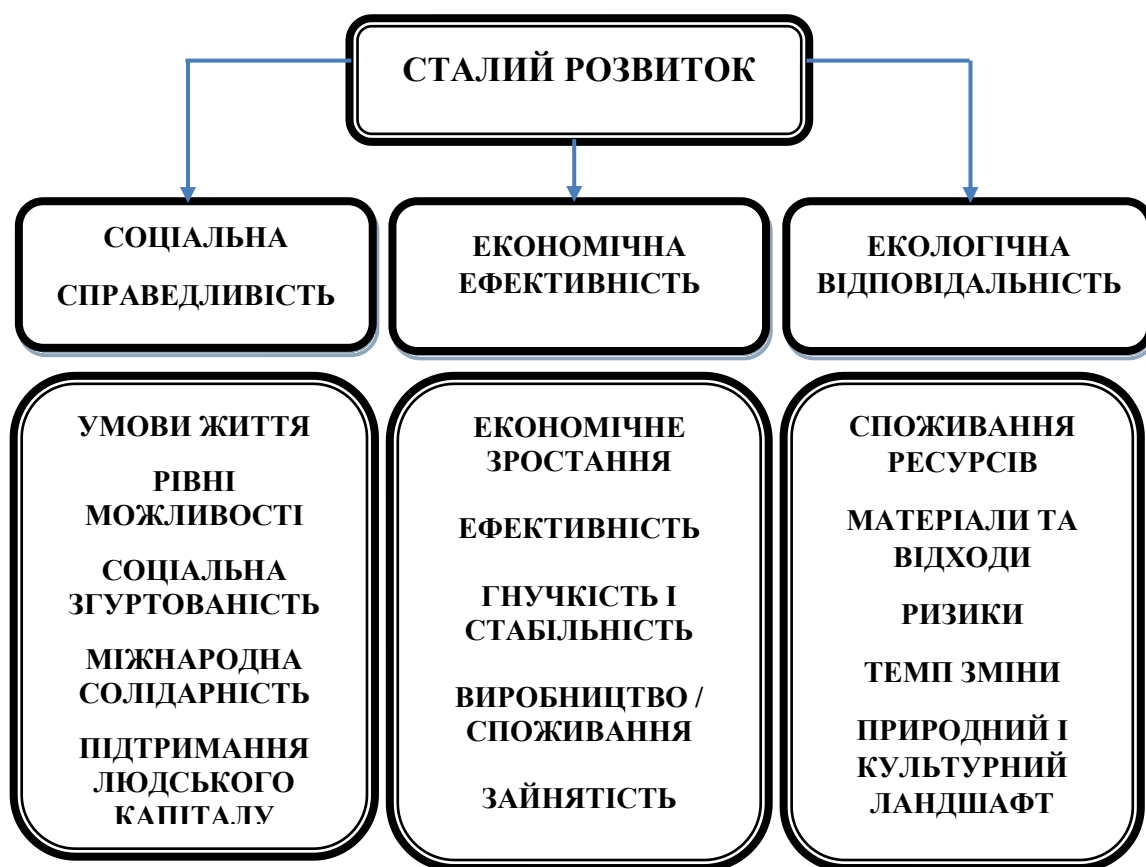


Рисунок 12.1 – Три елементи сталої логістики (економічним розвитком, екологічними процесами та соціальною справедливістю) (складено автором)

Економічна ефективність. Стосується умов, що дозволяють підвищити рівень економічної ефективності з точки зору використання ресурсів і робочої сили. Основна увага приділяється можливостям, конкурентоспроможності, гнучкості виробництва і надання товарів і послуг, які задовольняють ринковий попит. При таких обставинах фактори виробництва повинні вільно розподілятися, а ринки відкриті для торгівлі.

Економічна ефективність є питанням, якому приділяється велика увага, оскільки вона сприяє поліпшенню добробуту населення. Ключові концепції пов'язані з досягненням або підтриманням економічного зростання. Глобалізація дала новий вимір економічного розвитку, дозволивши використовувати порівняльні переваги розширеного діапазону.

Однак, як і всі економічні процеси, глобалізація сприяє зростанню по-різному, оскільки регіони і соціальні класи по-різному використовують свої можливості.

Екологічна відповідальність. Включає «слід», який менше, ніж здатність навколишнього середовища пристосовувати до негативного впливу. Це

включає в себе поставку ресурсів (продуктів харчування, води, енергії і т. д.), а також безпечну утилізацію численних видів відходів. Основні принципи включають збереження і повторне використання продуктів і ресурсів. Екологічна відповідальність прагне підтримці здатності екологічних систем, зберігати і переробляти ресурси і скорочувати утворення відходів.

Сталий розвиток ще більш розширює проблему за рахунок комплексного підходу, який може бути парадоксальним.

Це веде до різних шляхів з точки зору того, чи повинні стійкі методи бути результатом примушення (закони, правила, нормативи і положення) або дозволити ринковим силам, де підприємці (від приватних осіб до багатонаціональних корпорацій) слідуєть стійким стратегіям, обґрунтовувати необхідність підвищення ефективності та прибутку. Хоча підхід регулювання здається привабливим, втручання урядів зазвичай призводить до неправильного розподілу ресурсів, корупції, нерівності та ненавмисним наслідків. З іншого боку, приватний сектор часто сприймається як нездатний ефективно вирішувати екологічні проблеми і схильний до зовнішніх витрат. Сталість може бути виражена на двох просторових рівнях:

Глобальний. Довгострокова стабільність навколишнього середовища і наявність ресурсів для підтримки людської діяльності.

Місцеве. Локалізовані форми часто пов'язані з містами з точки зору робочих місць, житла і забруднення навколишнього середовища.

Подією світового масштабу в області стійкого розвитку стала всесвітня зустріч на вищому рівні зі сталого розвитку 2002 (Йоганнесбург, ПАР), або «Ріо +10». У доповіді Генерального секретаря ООН було сказано: «Після зустрічі на вищому рівні «Планета Земля», в 1992 р, в справі забезпечення сталого розвитку було досягнуто вкрай незначний прогрес з урахуванням того, що відбувається подальшого загострення проблеми бідності і погіршення екологічної обстановки» [24].

У 2012 р, через 20 років після історичної зустрічі на вищому рівні «Планета Земля», світові лідери знову зібралися в Ріо-де-Жанейро з наступними цілями: забезпечити відновлення політичної прихильності концепції сталого розвитку; оцінити прогрес і виявити прогалини у виконанні вже прийнятих зобов'язань; вирішити нові і виникаючі проблеми.

Конференція ООН на вищому рівні з питань навколишнє середовища і сталого розвитку «Ріо + 20» було зосереджено на двох темах: інституціональній основі для сталого розвитку; зеленої економіки в контексті сталого розвитку та викорінення бідності.

Підсумковий документ конференції, представлений Головою Генеральної Асамблеї ООН Пан Гі Муном під назвою «Майбутнє, якого ми хочемо» [25], поставив завдання для світової спільноти зі сталого розвитку, особливо виділивши в області ресурсозбереження енергетику: «Ми визнаємо надзвичайно важливу роль, яку енергетика грає в процесі розвитку, оскільки доступ до сучасних послуг в сфері екологічно стійкої енергетики сприяє ліквідації бідності ... допомагає забезпечувати задоволення насущних потреб людей. Ми знову заявляємо про підтримку національних і субнаціональних стратегій і програм, на

основі більш широкого використання відновлюваних джерел енергії та інших технологій, що забезпечують скорочення викидів, підвищення ефективності енергоспоживання, більш широке застосування передових енерготехнологій, включаючи більш безпечні в екологічному відношенні технології використання викопного палива, і стале використання традиційних енергоресурсів. Ми відзначаємо початок здійснення оголошеної Генеральним секретарем ініціативу «Стійка енергетика для всіх», в рамках якої увага зосереджена на забезпеченні доступу до енергоресурсів, а так на енерго- ефективності та поновлюваних.

Таким чином, логістика в рамках концепції стійкого розвитку повинна розглядатися як ефективний підхід до управління ресурсними і енергетичними потоками з метою зниження еколого-економічного збитку, що завдається навколишньому середовищу, і забезпечення ефективного інноваційного розвитку економіки в цілому.

У зв'язку з цим логістика сталого розвитку покликана сформулювати такі основні напрями:

- мінімізація втрат, пов'язана з неефективністю логістичних процесу;
- ефективне використання енергетичних ресурсів;
- ефективне використання матеріальних і сировинних ресурсів;
- ефективне використання існуючих потужностей (виробничих, складських, транспортних);
- мінімізація екологічних впливів на навколишнє середовище;
- розробка та впровадження інноваційних методів управління та організації логістичних процесів.

Необхідно відзначити, що початок «зеленої логістики» для реалізації принципів сталого розвитку було покладено ще в середині 1980-х рр. з появою концепції «загальної відповідальності». Як зазначає Р. Поїст, дана концепція розглядає, на відміну від загальної теорії управління, також і соціальну складову економічної діяльності, зокрема логістичної. Цей факт свідчить про достатній потенціал використання стійкої логістики в рішенні соціальних проблем, серед яких - зростання споживання, низький рівень екологічної культури персоналу, забезпечення необхідного рівня безпеки і комфортності праці, екологічні проблеми.

Дійсно, протягом останнього десятиліття стало очевидно, що логістика має значний потенціал для здійснення екологічного контролю транспортних систем, процесів утилізації продукції (поворотна, або реверсивна логістика), використовуваних пакувальних матеріалів, контролю та мінімізації забруднення, реалізації процесів енерго- і ресурсозбереження.

Безумовно, в даний час науковий інтерес до даної проблеми зріс, і якщо за період з 1990 по 1996 було опубліковано лише три наукових статті, які досліджують логістичний потенціал у вирішенні екологічних проблем, то зараз в європейських країнах вже можна спостерігати досвід успішного впровадження методів «зеленої логістики», зокрема, при організації транспортних потоків та схем утилізації та переробки відходів.

У багатьох європейських країнах вже з середини 90-х років минулого століття саме постачальник або споживач несе відповідальність за повернення і

ліквідацію упаковки, відходів і надмірно виробленого продукту, а також за заподіяну шкоду навколишньому середовищу. Крім того, у багатьох країнах правові норми змушують виробників і постачальників відповідати зрослої відповідальністю за товар після його продажу і в процесі надання після продажної сервісної підтримки [24].

Як зазначалося вище, загальноприйняте в світі поняття Sustainability (стійке виробництво / продукція) має на увазі оптимальне використання обмежених ресурсів і використання екологічно чистих технологій на всіх стадіях життєвого циклу, включаючи видобуток і переробку сировини, мінімізацію та знищення відходів, створення екологічно прийнятної продукції.

Сталий розвиток стосовно логістичними системам вимагає розвитку зв'язків між охороною навколишнього середовища, економічною ефективністю і соціальним прогресом. Під екологічним виміром мета полягає в тому, щоб зрозуміти взаємний вплив фізичного середовища і практики, а також те, що екологічні проблеми вирішуються усіма аспектами галузі. В економічному вимірі мета полягає в тому, щоб орієнтувати прогрес в сенсі економічної ефективності. Логістика повинна бути рентабельною і здатною адаптуватися до мінливих потреб. У соціальному вимірі мета полягає в підвищенні рівня і якості життя.

Концепція стійкої логістики нерозривно пов'язана з розвитком різних видів транспорту, інфраструктури та операцій. Для цієї мети розглядаються три основні виміри:

Довкілля. Зниження впливу логістики на навколишнє середовище є ймовірною стратегією забезпечення стійкості. Транспорт сприяє шкідливих викидів, шуму та зміни клімату. Близько 15% всіх парникових газів і 22% викидів CO₂ припадає на транспорт. Однак у міру того, як транспортні засоби стають все більш екологічно ефективними, глобальний парк транспортних засобів також збільшується. Поліпшення впливу транспорту на землекористування, особливо впливу будівництва і обслуговування інфраструктури, також є стратегічною метою.

Транспортні системи також є джерелом відходів (транспортних засобів, палива, упаковки і т.д.), які необхідно скоротити, повторно використовувати і переробити.

Економіка. Логістика є фактором економічного зростання, розвитку і зайнятості. Це вимагає матеріалів, сировини для різних видів транспорту і інфраструктури та енергії для операцій, які можуть бути використані більш ефективно.

Логістика повинна мати стратегію справедливого ціноутворення, що означає, що користувачі несуть повну вартість (пряму і непряму) свого використання логістичної системи.

Логістична система, де конкуренція є відкритою, і сприяє модальному вибору та ефективності. В системі, де логістика є державною чи приватною монополією, виникають спотворення цін і нераціональний розподіл капіталу, що в довгостроковій перспективі може зробити систему нестійкою.

Суспільство. Логістика повинна принести користь суспільству, бути безпечною, не завдавати шкоди здоров'ю людей. Доступність і справедливість також є двома важливими принципами, оскільки логістика повинна забезпечувати доступ до товарів і послуг якомога більшого числа людей.

Узгодження всіх цих принципів, які окремо здаються логічними і зрозумілими, призводить до того, що логістичні системи є нестійкими, оскільки вони занадто дорогі і слабо регулюються.

Тому в сучасній концепції логістики принципи ресурсо- та енергозбереження є невід'ємною частиною. Таким чином, можна констатувати нову мету в розвитку логістики - створення ресурсозберігаючої, екологічно і соціально відповідальної бізнес-моделі економіки.

Вплив логістики на навколишнє середовище.

Логістика приносить суттєві соціально-економічні вигоди, але в той же час вона ж впливає на екологічні системи. З одного боку, логістична діяльність підтримує зростаючі потреби в мобільності, в той час як з іншого боку, пов'язана зі зростаючими проблемами в екології. Крім того, умови навколишнього середовища впливають на логістичні системи з точки зору умов експлуатації та вимог до інфраструктури та технічне обслуговування.

Логістика за останні десятиліття розширила роль транспорту як джерела викидів забруднюючих речовин та їх багаторазового впливу на навколишнє середовище. Ці впливи поділяються на три категорії:

Прямого впливу. Безпосередні наслідки логістичної діяльності для навколишнього середовища, де причинно-наслідковий зв'язок, як правило, ясна і зрозуміла.

Непрямого впливу. Вторинне (або третинне) вплив транспортної діяльності на екологічні системи. Вони часто мають більш високі наслідки, ніж прямі впливи, але залучені відносини часто неправильно розуміються і їх складніше встановити.

Кумулятивного впливу. Адитивні, мультиплікативні або синергетичні наслідки діяльності, враховують різні ефекти прямого і непрямого впливу на екосистему, які часто непередбачувані. Зміна клімату зі складними причинами і наслідками - це сукупний вплив декількох природних і антропогенних факторів, в яких логістика грає роль. 15% світових викидів CO₂ припадає на транспортно-логістичний сектор. [22]

Застосування ресурсозберігаючих технологій в логістиці дозволяє скоротити запаси матеріалів на 40-60%, прискорити оборотність оборотних коштів на 20-40%, скоротити транспортні витрати на 7-20%, знизити витрати на вантажно-розвантажувальні і складські роботи на 15-30% [22].

Розвиток логістики призвело до великих суперечностей в екологічній політиці, ролі транспорту і стратегій пом'якшення екологічних наслідків. Це ще більше ускладнюється тим, що пріоритети між екологічними і економічними міркуваннями змінюються в часі.

Транспортний сектор є частиною логістичної системи, часто субсидується державним сектором, особливо за рахунок будівництва та

обслуговування дорожньої інфраструктури. Відсутність обліку реальних витрат на логістику може пояснити ряд екологічних проблем.

Громадські переваги щодо екології змінилися за останні 30 років. Хоча в 1980-х і 1990-х роках екологічні питання посідали важливе місце в суспільному порядку денному, в 2000-х вони відступили. Екологічні проблеми мають тенденцію змінюватися в залежності від економічних умов. Коли економічні перспективи хороші, екологічні проблеми більш поширені, в той час як коли економічні перспективи більш обмежені, вони менш поширені. Рецесія 2001 року і фінансова криза 2008-2009 року були пов'язані з різким зниженням уваги до екологічних проблем.

1990-ті роки характеризувалися усвідомленням глобальних екологічних проблем, що виразилося в стурбованості антропогенним впливом і зміною клімату. Логістика також став важливим аспектом концепції стійкості, яка стала основним напрямком транспортної діяльності, починаючи від викидів транспортних засобів і закінчуючи практикою управління зеленої ланцюжком поставок.

Основними факторами, що враховуються в фізичному середовищі, є географічне положення, топографія, геологічна будова, клімат, гідрологія, ґрунт, природна рослинність і життя тварин.

Крім того, логістика вбудована в екологічні цикли, зокрема, в вуглецевий цикл, де вуглець перетікає з одного елемента біосфери, атмосфери, в інший, в екосистему, де він може накопичуватися (постійно або тимчасово) або передаватися далі.

Складна ієрархія витрат: внутрішніх (в основних операцій), нормативних вимог, умовних (ризиків) до зовнішніх (передбачуваних суспільством). Це вимагає належного розгляду, оскільки число транспортних засобів, особливо автомобілів, неухильно зростає. Структура логістичної мережі, використовувані режими і рівні ієрархії є основними факторами впливу на екологію. Мережі впливають на просторовий розподіл викидів (централізовані і дифузні мережі), а режими пов'язані з характером викидів і інтенсивністю цих викидів. На додаток до цих впливів на навколишнє середовище, необхідно враховувати економічні та промислові процеси, що підтримують логістичну систему. До них відносяться видобуток і виробництво палива, транспортних засобів і будівельних матеріалів, деякі з яких є дуже енергоємними (алюміній), а також утилізація транспортних засобів, запасних частин і забезпечення інфраструктури. Всі вони мають життєвий цикл, який визначає терміни їх виробництва, використання та утилізації. Таким чином, оцінка зв'язку між транспортом і навколишнім середовищем без урахування циклів можуть привести до неправильної оцінки, політиці і стратегіям.

Пом'якшення екологічних витрат в логістичній діяльності містити скорочення споживання не відновлюваних джерел енергії, викидів в атмосферу парникових газів і відходів. Ці зусилля можуть бути технологічними, такими як заміна транспортних засобів з дизельного палива на гібридні або заміна картонної коробки на поворотну тару. Інші стратегії охоплювати більш ефективні способи планування і здійснення руху товарів, такі як збільшення

використання вантажівок при збереженні контрольованих рівнів запасів; або з використанням способів транспортування, які мають більш низькі викиди парникових газів. Великі бізнес-екологічні цілі, таких як збільшення реверсної логістичної діяльності для відновлення і повторного використання більшої кількості відходів і повернень продуктів.

Згідно з оцінками Міжнародного енергетичного агентства [25], на транспорт в цілому припадає 19% світового споживання енергії та 23% викидів вуглекислого газу (CO₂). Згідно з політичними і технологічними тенденціями, ці Показники, зростуть на 50% до 2030 року і від 80 до 130% до 2050 року з рівня 2007 року.

Очікується, що в транспортному секторі найбільш швидкими темпами буде зростати вантажний транспорт. На рис. 12.1 представлена загальна оцінка викидів CO₂ в вантажних перевезеннях і логістичних операціях. Близько 90% цих викидів припадає на транспорт.

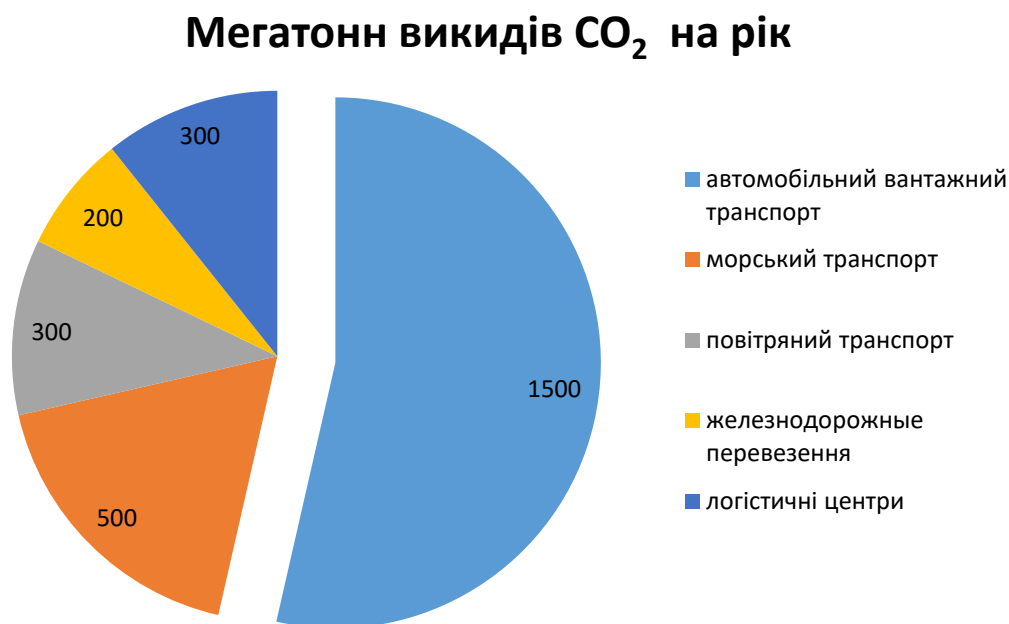


Рисунок 12.2 – Оцінка обсягів викидів в області логістики (побудовано автором за даним [5, р. 1- 41])

Оскільки товари надходять від виробників в пункти розподілу і реалізації до споживачів через логістичну мережу, вони переміщуються в транспортних засобах (літаки, вантажівки, кораблі та ін.), які працюють на паливі (дизельне паливо, бензин і ін.). Під час процесу спалювання двигуна видимі та невидимі гази виділяються через вихлопні труби, які впливають на місцевий, регіональний і глобальний склад атмосфери, починаючи від місцевого забруднення повітря, води або ґрунту до глобальної зміни клімату.

Енергія, яка використовується при транспортуванні та зберіганні вантажами, також впливає на атмосферу, хоча і не завжди безпосередньо, а опосередковано шляхом використання невідновлюваних джерел енергії. Транспортні перевезення також створюють шум і вібрацію під час руху по дорогах, автомагістралях і водними шляхами, що впливає на якість життя

людей і диких тварин. Додаткова упаковка і матеріали використовуються для збереження цілісності продуктів. Ще одним потенційно негативним впливом на навколишнє середовище матеріально-технічного забезпечення є недостатнє видалення або утилізація цієї додаткової захисної упаковки.

Тому необхідно розглянути чотири основних екологічних впливів транспортних операцій на логістику: викиди парникових газів (ПГ), які впливають на глобальний клімат, забруднення повітря і водних шляхів, шум і вібрацію, які впливають на здоров'я людини, і пакувальні відходи.

Викиди парникових газів. Парникові гази поглинають тепло, роблячи планету теплішою. Міжурядова група експертів зі зміни клімату [26, 27] визначає транспортну діяльність як виробництво трьох прямих парникових газів: двоокису вуглецю (CO_2), метану (CH_4) і закису азоту (N_2O). Спалювання транспортних палив дає відносно мало вуглецю в газах, що не містять CO_2 . Вплив парникових газів виражається в термінах еквівалентів діоксиду вуглецю (CO_2), процес, зазвичай званий вуглецевим слідом. Більш як 90% викидів парникових газів в логістиці пов'язане з вантажними перевезеннями. Для кожного виду транспорту в логістичній мережі (автомобільна, залізниця, судноплавство, авіація) [27, 26] рекомендує використовувати паливний підхід для вимірювання викидів через досить послідовних оцінок кількості парникових газів, що утворюються при спалюванні кожного типу палива. Цей підхід також відомий як розрахунок на основі енергії, і він є найбільш надійним для CO_2 , основного парникового газу від транспортування, що становить приблизно 97% викидів парникових газів від дороги і 98% від морських перевезень [28].

Якщо загальна витрата палива відома, викиди CO_2 можна обчислити, як описано в рівнянні 1 шляхом множення загальної кількості палива, використовуваного транспортним засобом, помноженого на коефіцієнт викидів для цього палива.

$$E = \sum_a [F_a \times EF_a] \quad (12.1)$$

де: E – викиди CO_2 ;

F_a - загальна кількість палива використовується транспортним засобом;

EF_a - коефіцієнт викидів рівний змістом вуглецю в паливі;

a -тип палива.

CH_4 та N_2O найкращим чином оцінюються з використанням пройденої відстані плюс викиди, які утворюються при холодному початку транспортування. Це вимагає більш детальної розбивки даних, що вимагають пройденої відстані та коефіцієнтів викидів за типом палива, типу транспортного засобу, технології управління викидами та умов експлуатації, такими як типи доріг. Це показано в рівнянні.

$$E = \sum_{f,b,c,d} [D_{a,b,c,d} \times EF_{a,b,c,d}] + \sum_{a,b,c,d} C_{a,b,c,d} \quad (12.2)$$

де: E – викиди CH_4 та N_2O ;

$EF_{a,b,c,d}$ - коефіцієнт викидів;

$D_{a,b,c,d}$ - відстань пройдена в перебігу стабільного етапу роботи двигуна;

Ca,b,c,d - викиди під час розігрівання двигуна;
a -тип палива;
b -тип машини;
c- тип технології управління викидами;
d - умови експлуатації.

Рівняння 12.1 і 12.2 припускають, що загальні показники витрати палива легко оцінити. Хоча це може мати місце на національному або регіональному рівні (загальний імпорт нафти, загальний обсяг продажів бензину) або власникам транспортних засобів, які відстежують закупівлі палива, ці дані часто недоступні [23, с.45-46]. Тому методи, засновані на активності, працюють шляхом оцінки споживання палива під час транспортування на основі характеристик транспортного засобу або об'єднання даних про витрату палива з даними про діяльність для розрахунку середніх показників ефективності. Подібно методам, заснованим на паливі, ці методи будуть чутливі до вибору коефіцієнтів викидів палива [28].

На основі відстані. Найпростіший підхід до оцінки викидів з даних про діяльність полягає в використанні пройденої відстані, помноженого на середня витрата палива транспортного засобу. Вони дають оцінку обсягу споживаного палива, яке потім можна використовувати для оцінки викидів парникових газів. На практиці використовується ряд різних підходів для оцінки коефіцієнтів викидів на транспортних засобах, які в цілому розрізняються за рівнем точності, який вони забезпечують.

Оцінки споживаного палива можуть значно відрізнятися, і тому, навіть якщо використовуються узгоджені коефіцієнти на основі палива, результати, отримані на основі даних про діяльність, чутливі до припущень щодо умов експлуатації транспортних засобів (рельєфу, кількості вантажу, кваліфікації водія).

На основі ваги. Коефіцієнти викидів для методів вимірювання ваги зазвичай виражаються в тонах кілометрів переміщених товарів. Ці методи забезпечують швидкий і простий метод розрахунку викидів, ґрунтуючись тільки на вазі відвантаженого товару, відстані і загальному знанні використовуваного виду транспорту. Вони також корисні при порівнянні режимів, коли ефективність вимірюється не тільки в кількості вироблених викидів, але і в з. Всі підходи та методи розрахунку розглянуті вище, застосовні до всіх видів транспорту (автомобільним, залізничним, водним та повітряним). Найбільш істотні відмінності, крім варіацій в технологіях двигунів і типах палива, пов'язані з якістю даних, розподілом викидів в мультимодальних перевезеннях, через спільного використання потужностей, загальному обсязі переміщених товарів.

Всі підходи та методи розрахунку розглянуті вище, застосовні до всіх видів транспорту (автомобільним, залізничним, водним авіа). Найбільш істотні відмінності, крім варіацій в технологіях двигунів і типах палива, пов'язані з якістю даних, розподілом викидів в мультимодальних перевезеннях, через спільного використання потужностей.

Залізничний транспорт. Найважливіша варіація в даному виді транспорту пов'язана зі зміною числа вагонів (порожніх і повних), що тягнуться одним локомотивом. Теоретично кількість палива, споживаного під час будь-якої поїздки, можна відстежити і розподілити на вантаж. На практиці, оператори залізниць планують руху і балансують з точки зору всієї мережі. В цьому випадку, має сенс розглядати викиди з серії взаємопов'язаних послуг і вимірювати загальна кількість палива і вантажів, що переміщуються по залізничній мережі. Ці розрахунки часто проводяться щорічно, але також можуть проводитися щомісяця або щокварталу, відповідно до циклами планування операторів залізничного транспорту.

Водний транспорт. Морські судноплавні компанії планують свої транспортні мережі по торгових шляхах між континентами і субконтиненту, об'єднуючи кілька торгових ліній для регулярного обслуговування різних портів. Як і в випадку із залізничним транспортом, хоча це математично можливо, немає сенсу обчислювати викиди парникових газів, розглядаючи відстані між портами, не маючи повного розуміння загальної динаміки торговельних шляхів. З огляду на розміри судів та відносно невелика кількість перевізників (у порівнянні з автомобільним транспортом), галузь розробляє методи розрахунку коефіцієнтів викидів по торговим шляхам.

Додатковою особливістю водного судноплавства є одиниця заходів, що здійснюються судноплавними компаніями для визначення обсягу перевезеного вантажу: контейнера. Після винаходу і широкого застосування контейнера водна навігація була перетворена, щоб використовувати економічні і ефективні переваги контейнера. Таким чином, коефіцієнти викидів, розраховані з водних перевезень, часто спочатку обчислюються в кілограмах, а потім перетворюються в тонно-кілометрів з використанням попередньо узгодженого коефіцієнта перетворення.

Авіа транспорт. Джерелами викидів для авіації є все цивільні комерційні літаки, включаючи авіацію загального призначення, таку як сільськогосподарські літаки, приватні літаки і вертольоти. У паливній методології використовуються тільки дані про витрату палива і середні коефіцієнти викидів для оцінки літаків, що використовують авіаційний бензин. Підхід на основі палива дає оцінку шляхом розрахунку викидів окремо для фази польоту і фази посадки / зльоту. Методи, засновані на відстані, можуть бути засновані на даних про місце призначення або повної траєкторії польоту. Повна модель траєкторії польоту використовує інформацію про продуктивність літака і двигуна протягом усього польоту, що вимагає моделювання продуктивності двигуна.

Додаткова складність в авіації пов'язана з мультимодальних даного виду транспорту. Найточніший спосіб виділення викидів - використовувати співвідношення ваги, використововуваного пасажиром (і їх сумками), по відношенню до ваги вантажу, оскільки вага визначає кількість палива, споживаного під час польоту. Однак авіакомпанії не планують маршрути, використовуючи ці критерії; замість цього вони оцінюють економіку кожного рейсу і доходи від різних послуг, які вони пропонують.

Розрахунок вуглецевих слідів. Більшість видів транспорту часто пов'язані з декількома організаціями (за договором: вантажовідправником, вантажоодержувачем, перевізником і ін.) Можуть включатися посередники, такі як експедитори або 3PL, 4PL- провайдери.

Розрахунок вуглецевого сліду з використанням цього підходу часто оцінюється як функція ваги вантажу (w) або обсягу (v), відстані (d) і коефіцієнта викидів по конкретним режимам (EF).

$$e(d, w) = d \times w \times EF = d \times v \times EF \quad (12.3)$$

Вага вантажу - вага брутто, що транспортується (включаючи всю первинну і вторинну упаковку). Ця інформація відома вантажовідправнику.

Відстань - це загальна відстань по дорозі, по повітрю, по трасі або по воді, пройдена від точки відвантаження. Це число може бути не завжди точним або легко доступним для вантажовідправника, але воно відоме транспортним провайдерам. Якщо відстань невідомо, це додає до розрахунку ще один рівень невизначеності.

Останній компонент, фактор емісії EF коефіцієнта викидів, є найбільш важливим елементом цього обчислення. Існує безліч джерел, які публікують значення показників, які зазвичай використовуються практиками. В ідеальному випадку ці коефіцієнти викидів слід збирати безпосередньо із записів витрати палива від оператора перевізника, але найчастіше це результат опитувань перевізників, економетричних моделей або моделювання споживання палива двигуном. Моделі споживання палива дозволяють використовувати більш точні функціональні форми $e(d, w)$.

Забруднення. Забруднення - це введення речовини твердого, рідкого або газоподібного в систему, яка може мати несприятливі наслідки для людини або природної екосистеми. У разі логістики і транспортування найбільш важливі екологічні наслідки пов'язані з забрудненням повітря і води, що виникають при експлуатації вантажних автомобілів, літаків, локомотивів і суден. На відміну від викидів парникових газів, які мають глобальні наслідки, наслідки забруднення, як правило, локальні для міст, портів, торгових коридорів або вантажних коридорів, хоча забруднюючі речовини також можуть переміщатися на великі відстані і мати глобальні наслідки.

Забруднення повітря.

Використання двигунів внутрішнього згоряння в вантажних автомобілях, літаках, судах і локомотивних двигунах, які перевозять вантажі, є основним джерелом забруднення повітря. Існує шість загальних забруднювачів повітря, також званих «критеріями забруднюючих речовин» при спалюванні: забруднення частинок (часто зване твердими частинками), озоновий шар, окис вуглецю, оксиди сірки, оксиди азоту і свинець [26,27]:

- Наземний озон не виділяється безпосередньо в повітря, але він створюється хімічними реакціями між оксидами азоту (NO_x) і летючими органічними сполуками в присутності сонячного світла.

- Тверді частинки представляють собою суміш надзвичайно дрібних частинок і крапель рідини. Складається з ряду компонентів, включаючи кислоти (такі як нітрати і сульфати), органічні хімікати, метали та частки ґрунту або пилу. Розмір частинок безпосередньо пов'язаний з їх потенціалом для виникнення проблем зі здоров'ям. У нормативних документах ЕРА основна увага приділяється частинкам розміром 10 мкм (PM10) в діаметрі або менше, оскільки вони зазвичай проходять через горло і ніс і входять в легені.

- Окис вуглецю (CO) є безбарвний газ без запаху, що випускається процесами горіння. На національному рівні, і особливо в міських районах, велика частина викидів CO в атмосферне повітря надходить від транспортних операцій (як пасажирських, так і вантажних). CO може викликати шкідливі наслідки для здоров'я, зменшуючи доставку кисню до органів тіла (наприклад, серце і мозок) і тканини. На надзвичайно високих рівнях CO може привести до смерті.

- Оксиди азоту або NO_x - це сімейство з семи з'єднань, з яких NO_2 є найбільш поширеною формою. Близько 50% всіх NO_x надходять від пересувних джерел, включаючи автомобілі, вантажні автомобілі і суду [27, 28].

Вони генеруються під час процесу згоряння двигунів в залежності від співвідношення палива і кисню. Крім внесення вкладу в освіту наземного озону і забруднення дрібнодисперсних частинок, NO_x пов'язані з рядом несприятливих впливів на дихальну систему. Кількість NO_x можна контролювати декількома способами: дизайн двигуна, регулювання вмісту кисню і палива, підтримання оптимальних рівнів температури в двигуні, зміна типів палива або додавання каталітичного нейтралізатора. Всі ці дії впливають на економію палива, іноді позитивну або негативну, і вони дуже залежать від індивідуальних конфігурацій двигунів [28].

- Оксиди сірки або SO_x - представляють собою гази, з яких двоокис сірки (SO_2) є найбільш поширеною формою при транспортуванні. SO_x пов'язаний з рядом несприятливих впливів на дихальну систему. Найбільші джерела викидів SO_x походять від спалювання викопного палива на електростанціях (73%) та інших промислових об'єктах (20%). Менші джерела викидів SO_x включають промислові процеси, такі як витяг металу з руди і спалювання палива з високим вмістом сірки за допомогою локомотивів, великих суден і поза шляхового обладнання. Хоча морські перевезення являють собою невелику частку глобальних викидів SO_x , викиди, як правило, накопичуються в більш високих концентраціях поблизу портів, а потім відправляються в сусідні населені пункти. Викиди SO_x все частіше регулюються в Європі і є частиною основних областей морської галузі в цілому [28].

- Свинець є природним елементом, який може завдати шкоди людям при попаданні всередину або вдиханні. Отруєння свинцем особливо шкідливо для неврологічного розвитку дітей. Основні джерела викидів свинцю історично були з палива в автомобілях на дорозі (таких як автомобілі і вантажівки) і промислових джерел.

В результаті зусиль США і ЄС щодо скорочення виробництва бензину на дорогах в автомобільній промисловості викиди свинцю з транспортного

сектора різко скоротилися на 95% в період між 1980 і 1999 роками, а рівень свинцю в повітрі знизився на 94% в період з 1980 року і 1999 рік. Основними джерелами викидів свинцю в атмосферу сьогодні є руда і метали, а також поршневі двигуни, що працюють на авіаційному бензині [9].

Надійні глобальні показники недоступні, але Європейське агентство з навколишнього середовища вважає, що міжнародне перевезення є 16% викидів SO_x , 15% викидів NO_x , 10%. Автомобільний транспорт (як пасажирський, так і вантажний) становить 32% викидів NO_x . Авіація в основному сприяє викидам NO_x (5%), в той час як залізні дороги мають незначні викиди в порівнянні з іншими джерелами.

Рівні забруднення повітря, створювані двигунами, в значній мірі залежать від технології двигуна транспортного засобу, а також від умов експлуатації, таких як швидкість, геометрія дороги, швидкість вітру і висота. У таблиці 12.1. порівнюються норми викидів дизельного надпотужного транспортного засобу. Викиди CO_x не змінюються по швидкості, але викиди NO_x значно збільшуються при більш високих швидкостях.

Таблиця 12.1 – Коефіцієнти викидів (грам на милю) для важких дизельних вантажівок [26, 27,28]

Швидкість (миль / год)	Коефіцієнти викидів (грам на милю)		
	NO_x	SO_x	PM_{10}
35	14,76	0,576	1,527
40	15,16	0,576	1,527
45	16,12	0,576	1,527
50	17,77	0,576	1,527
55	20,29	0,576	1,527

Важливим є компроміс між викидами парникових газів, паливною економічністю і вартістю. На малюнку показаний загальний прогрес, досягнутий в законодавстві: стійке скорочення відносини NO_x до викидів CO_2 . Хоча дизельне паливо значно скоротило абсолютні викиди CO_2 і вважається «більш зеленої» альтернативою, вони не покращилися з тією ж швидкістю скорочення викидів NO_x в порівнянні з бензином.

Забруднення води.

Транспортна діяльність впливає на гідрологічні умови і якість води. Паливо, хімічні та інші небезпечні частинки, що викидаються з літаків, автомобілів, вантажівок і поїздів або з портів і терміналів аеропортів, можуть забруднювати гідросистеми.

Оскільки попит на морські перевезення зростає, викиди морського транспорту є найбільш важливий сегмент впливу на якість води в транспортному секторі. Основний вплив морських транспортних операцій на якість води в основному пов'язано з виїмкою ґрунту, стічними водами, баластними водами і розливами нафти.

На кораблі і малі судна припадає понад 40% забруднення морського дна, в той час як прибережні об'єкти, включаючи діяльність портів, додають ще 9,2% забруднення. Зусилля, зроблені для скорочення обсягу цього забруднення,

стосуються більш досконалих технологій і екологічно безпечних операцій. З огляду на економічне і політичне значення водної транспортування - 90% світової торгівлі - це транспорт через міжнародне судноплавство [8], багатомільйонна діяльність є основною стратегією боротьби з забрудненням води. Конвенція, підписана в 1973 році, залишається найважливішим документом міжнародного договору, що стосуються запобігання забруднення судами. Правила, що стосуються забруднення з суден нафтою; шкідливих рідких речовин, що перевозяться навалом; шкідливими речовинами, які переносяться морем в упакованому вигляді; стічними водами; сміттям; і із запобіганням забрудненню повітря з судів.

Шум і вібрація.

Шум являє загальний вплив нерегулярних і хаотичних звуків на людей, а також на життя тварин. По суті, шум є небажаним звуком. Акустична міра інтенсивності шуму виражається в децибелах, дБ, зі шкалою від 1 дБ до 120 дБ. Тривала дія рівня шуму вище 75 децибел (дБ) серйозно погіршує слух і впливає на фізичний і психологічний стан людини. Шум від руху транспортних засобів і роботи портів, аеропортів і залізничних станцій, впливає на здоров'я людей, оскільки збільшує ризик серцево-судинних захворювань. Навколишній шум є частим результатом дорожнього транспорту в міських районах, який є сукупним результатом всього шуму, створюваного транспортними засобами (в діапазоні від 45 до 65 дБ), який погіршує якість життя. Створення прийнятних рівнів шуму полягає в тому, щоб уникнути втрати слуху у людей протягом усього їхнього життя, а також для забезпечення комфортного середовища для роботи і відпочинку. Багато шумові норми передбачають пом'якшення, якщо шум досягає певного рівня звукоізоляція стін і інші методи звукоізоляції У 1974 році [26,27] визначило, що 24-годинний рівень впливу 70 децибел (дБ) повинен бути порогом, який запобіжить будь-яку вимірну втрату слуху протягом усього життя. Рівні 55 дБ на відкритому повітрі і 45 дБ в приміщенні вважалися прийнятними для нормальної активності. Ці рівні не є піковими рівнями, але становлять 8-24 години. Рівень шуму, пов'язаний з вантажними перевезеннями (трафік 70 дБ, поїзди 100 дБ і літаки 130 дБ), перевищує рекомендований пологовий рівень 70 дБ. Це обмежує час, протягом якого вантажні перевезення повинні бути дозволені поблизу сильно населених пунктів. Часто потрібні більш суворі правила дотримання рівень шуму після 18:00 і до 6-ї години ранку в житлових районах, щоб ще більше знизити рівень чутного якості життя.

Пакувальні відходи.

Упаковка використовується для продажу, маркетингу, інформування, зберігання, захисту, збереження і транспортування продукції. Після використання продукту вся упаковка переходить у відходи.

Існує три основних типи упаковки [10]:

- Виготовлена виробником упаковка. Це основна упаковка, яка захищає і зберігає продукт. У деяких випадках ця упаковка також інформує і допомагає продавати продукт, що міститься всередині. Коли клієнт вирішує, який продукт придбати, упаковка має можливість залучати клієнта з його дизайном, іміджем і привабливістю, незалежно від якості і необхідності продукту.

- Транспортна упаковка або вторинна упаковка. Цей тип упаковки використовується з єдиною метою переміщення продукту. Найчастіше вона використовується для масової транспортування продукту, як правило, в піддонах, щоб полегшити перенесення зі складу на вантажівку або контейнер для перевезення по суші, повітрю або в море. Його основна функція - захистити вміст всередині від пошкодження від елементів або грубої обробки.

- Упаковка для упаковки або третинна упаковка. Це використовується в основному для об'єднання первинних упаковок разом. Вона найбільш часто використовується в індустрії роздрібної торгівлі для об'єднання замовлень клієнтів в один ящик, щоб полегшити доставку через систему виконання.

Логістика і транспортна діяльність безпосередньо впливають на проектування, використання і видалення вторинної та третинної упаковки. Будь-які непотрібні рівні або неадекватно вибрати упаковка є додатковим джерелом відходів.

Після введення Директиви Європейського союзу по упаковці компанії збільшили використання багаторазових контейнерів, обладнання з переробки відходів виробничо-логістичної діяльності, впровадили системи управління обігом упаковки [10].

Контейнери та упаковка продуктів складають 29% від 250 мільйонів тон відходів, вироблених у 2010 році [10]. Приблизно 49% цих відходів переробляється (табл. 12.2), що залишає 51% можливість зменшити відходи від використання упаковки, або переконатися, що вона потрапляє в утилізацію.

Таблиця 12.2 – Генерація та відновлення контейнерів і упаковки

Контейнер і пакувальні матеріали	Генерація відходів вага, (тони)	Вага відновлених, (тон)	Відновлення в %, від генерації
сталь	2,74	1,89	69,0
алюміній	1,90	0,68	35,8
скло	9,36	3,13	33,4
папір і картон	37,68	26,85	71,3
пластики	13,68	1,85	13,5
дерево	9,94	2,30	23,1
інші матеріали	0,34		
всього	75,64	36,70	48,5

Джерело: [10, 26]

З урахуванням того, що деякі матеріали, використовувані для упаковки, не піддаються переробці, багато фірм і компаній вдаються до політики конструктивізму, відповідно до якої повинна заздалегідь обумовлюватися здатність продукту або упаковки до утилізації або конкретизуватися частка товару, яку можна отримати з матеріалу, що переробляється. Споживачі, стаючи більш екологічно поінформованими, пред'являють підвищені вимоги до чистоти і якості продуктів і послуг, вимоги до упакування і транспортування, до способів переробки і вторинного використання, утилізації. У зв'язку з цим логістика фокусується на виробництві, утилізації відходів, упаковки,

транспортування і складування продукції організації руху зворотних потоків продукції.

Протягом найближчих десятиліть європейські країни прагнуть домогтися 90% утилізації використаної упаковки за вагою і 60% утилізації входять до її складу сировинних матеріалів. Для дотримання екологічних норм необхідно не тільки модернізувати упаковку і створювати нові канали в мережі поставок, а й перебудовувати технології виробництва продукції з метою мінімізації відходів і підвищення їх придатності до операцій рециклінгу, що призводить до необхідності планування життєвого циклу продукту з урахуванням екологічної складової. Результатом таких процесів є те, що стала логістика надає в даний час значний вплив на діяльність всіх учасників ланцюга поставок. Стосовно до питань екології це означає взаємозв'язок між управлінням ланцюгами постачання й виробничою діяльністю.

*Проектування логістичної мережі з урахуванням вимір впливу на
навколишнє середовище: на стратегічному, тактичному та оперативному
рівнях*

Логістична діяльність, хоча вона і є невід'ємною частиною економічного і соціального розвитку, негативно впливає на навколишнє середовище в різних вимірах. Мета «сталості логістики» - пом'якшити наслідки діяльності, пов'язаної з логістикою [29, с.365-383, 30, с.46-52].

Оскільки уряд і компанії зосередили свою увагу на зеленій логістиці, були запропоновані численні «кращі практики». Рішення по логістиці засновані на показниках, які повинні відштовхуватися від правильного виміру різних впливів на навколишнє середовище. Вимірювання забруднення, шуму, вібрації та відходів є технічними показниками можуть бути оцінені за допомогою спеціалізованого обладнання. Мінливі умови, місцевість, запити та експлуатаційні умови можуть значно змінити фактичний вплив логістики на навколишнє середовище. У докладному дослідженні [31, с.1-10] зображується різниця більш ніж на 50% загального розрахунку палива, викинутого NO_x і SO_x при різних швидкостях і зупинках. Екологічний аналіз логістичних операцій повинен бути заснований на реальних коефіцієнтах викидів. Це особливо важливо при оцінці викидів парникових газів. Залежно від передбачуваного (або спостережуваного) коефіцієнта використання транспортування і деталізації наявних даних (наприклад, обстежень або записів про паливо) середня витрата палива на тонну перевезеного вантажу буде значно відрізнятися. Ця різниця зумовлена рівнем деталізації даних, зібраних цими двома агентствами в момент публікації Протоколу по парниковим газам. Більш того, ці цифри регулярно оскаржуються і оновлюються, оскільки все більше і більше даних стають доступними в секторі логістики. Існує три типи стандартів, що охоплюють оцінки впливу парникових газів. Якщо мета вимірювання є абсолютною величиною для всієї компанії, це відомо як корпоративна вуглецева відбитка. Самим широко відомим і прийнятим стандартом є Протокол парникових газів, за яким слід ISO 14064 [30]. Якщо метою є вимірювання впливу парникового ефекту окремого продукту на парниковий ефект за все, він відомий як

«Вуглецевий обробка продукту». Добре відомі посилання на PAS-2050, ISO 14040 [30, с.47, 10] та стандарти обліку і звітності по протоколу життєвого циклу та обсягів викидів парникових газів. Зовсім недавно стандарт EN 16258 (VTT 2012) [30, с.50] для кількісного визначення викидів парникових газів по фрахту зосередився саме на вуглецевий слід в транспортному секторі.

Методологія стандарту EN 16258 [30, с.51] ґрунтується на розрахунку і декларації споживання енергії та обсягів викидів парникових газів від надання транспортних послуг (вантажних і пасажирських). У цьому європейському стандарті встановлюється загальна методологія розрахунку і декларації споживання енергії та викидів парникових газів, пов'язаних з будь-якою транспортною послугою (вантажів, пасажирів або обох). Він визначає загальні принципи, визначення, системні кордону, методи розрахунку, правила розподілу і рекомендації за даними з метою просування стандартизованих, точних, достовірних і перевірених декларацій, що стосуються споживання енергії та викидів парникових газів, пов'язаних з будь-якої кількісної оцінкою транспортних послуг. У нього також включені приклади застосування принципів.

Потенційними користувачами цього стандарту є будь-які особи або організації, яким необхідно посилатися на стандартизовану методологію при повідомленні результатів кількісного визначення споживання енергії та викидів парникових газів, пов'язаних з транспортними послугами, особливо:

- оператори транспортних послуг (перевізники вантажів або пасажирів);
- організатори транспортних послуг (перевізники, субпідрядні транспортні операції, експедитори та туристичні агентства);
- користувачі транспортних послуг (вантажовідправники і пасажирів).

Вимірювання викидів парникових газів в логістиці.

Одним з основних відмінностей, крім самої мети, є обсяг розрахунків парникових газів. Ці викиди генеруються в різні моменти часу і в точках в просторі і розподіляються під час доставки логістичної послуги. Перший рівень викидів - це все викиди парникових газів, що утворюються при виробництві та обслуговуванні вантажних автомобілів, літаків або суден. Ці викиди включають енергію, що використовується в складальних установках, видобуток сировини і експлуатацію, операцій з технічного обслуговування, викиди, пов'язані з будівництвом і обслуговуванням транспортної інфраструктури, включаючи дороги, порти, аеропорти та інтермодальні термінали.

Деяка частина цієї інфраструктури розділяється з іншими службами (наприклад, дороги поділяються персональними транспортними засобами, порти поділяються урядовими та військовими операціями) і повинні бути належним чином розподілені. Щоб мати можливість робити повний розрахунок впливу вантажних перевезень, до кожної логістичної операції слід додати деяку частку викидів транспортних засобів та інфраструктури. Це досить складний і невизначений розрахунок, який вимагає дуже великий обсяг даних і припущень. За винятком аналізу життєвого циклу або розрахунку викидів вуглекислого газу, більша частина цих викидів не включена в розрахунки парникових газів в секторі логістики.

"Свердловина до (баку) колеса» (WTW): це все викиди, пов'язані з видобутком, виробництвом і розподілом палива, використовуваного під час операцій, аж до моменту, коли паливо поміщається в транспортний засіб.

«Бак в колесо» (TTW) сукупні викиди, які утворюються при згорянні палива в ході транспортних операцій. Стандарт EN 16258 прямо вимагає, щоб всі розрахунки по транспортним парниковим газам включали викиди WTW. Інші стандарти, в тому числі корпоративний протокол по парниковим газам, вимагали тільки викиди по TTW, хоча WTW заохочувалися. У таблиці 12.3. показані відмінності в коефіцієнтах викидів між TTW і WTW по паливу.

Таблиця 12.3 – Викиди парникових газів для різних видів палива (кг CO₂ еквіваленту на L) відповідно до EN 16258 [32]

Виді палива	TTW	WTW
	кг CO ₂ е / L	кг CO ₂ е / L
Бензин	2,42	2,88
Спирт етиловий	0,00	1,24
Бензин E5 (5 об.% Етанолу)	2,30	2,80
Бензин E10 (10 об.% Етанолу)	2,18	2,72
Дизель	2,67	3,24
Біодизель	0,00	1,92
Дизель D5 (5 об.% Біопалива)	2,54	3,17
Дизель D7 (7 об.% Біопалива)	2,48	3,15
Стиснений природний газ	2,68 *	3,07 *
Зріджений газ	1,70	1,90
Реактивний керосин	2,54	3,10
Мазут	3,05	3,31
Морське дизельне паливо	2,92	3,53
Морський газойль	2,88	3,49

* За кг

Іншим джерелом якої складності є виділення викидів з корпоративного або індивідуального рівня маршруту. Протокол парникових газів схвалюють «прості» підходи, засновані на діяльності: спочатку обчисліть всі викиди компанії або послуги, використовуючи, наприклад, паливні записи. Потім обчисліть загальну відстань (включаючи порожні кілометрів) і масу, переміщену під час транспортування.

Коли коефіцієнти викидів застосовуються до даних про витрату палива, їх можна розділити на загальну тонну милі логістичного або транспортного постачальника для оцінки коефіцієнта викидів за тонну кілометр. Цей підхід ігнорує той факт, що окремі маршрути або служби можуть мати різні рівні ефективності або що конкретні транспортні засоби можуть мати різні показники ефективності, на користь простого і послідовного розрахунку, який може бути легко прийнятий багатьма організаціями.

З іншого боку, стандарт EN 16258[32] сприяє більш детальний підхід. Він рекомендує використовувати вагу вантажу і фактичне пройдену відстань, пропускну здатність, виміряну в тонах кілометрів, як параметр розподілу. Він

спрямований на надання максимально точного визначення коефіцієнтів викидів для окремих вантажів з урахуванням змін логістичних мереж, таких як відносне розташування складу в відношенні клієнтів в маршруті доставки. Варіації цього розрахунку допускаються в стандарті, ґрунтуючись на якості інформації і типі обслуговування, але для цього потрібен постійний збір даних по кожному маршруту транспортування, включаючи інформацію про доставку, послідовність і відстань. Це величезне завдання, особливо тому, що логістичні операції часто включають в себе кілька постачальників з різними рівнями складності. Проте, для великих організацій, EN 16258 [32] дійсно створює основу для розробки інформаційних систем, які можуть забезпечити дуже точний рівень відвантаження викидів парникових газів.

Стратегії сталої логістики.

Існує п'ять основних логістичних змінних, які при об'єднанні сприяють впливу логістики: відстань; вид транспорту; устаткування, вид и витрата палива; обсяг товару, ефективність завантаження; ефективність експлуатації транспортного засобу, оптимальність плану логістики. Кожна з цих змінних є важелем, який може використовуватися для розробки більш екологічно чистих систем логістики: дистанційне скорочення, модальний зрушення, очисне обладнання, краще планування навантаження і експлуатаційне перевагу.

Всі бізнес-рішення, включаючи логістику і транспорт, здійснюються на стратегічному, тактичному або оперативному рівні. Стратегічні рішення переглядаються кожні 3-5 років, тактичні рішення часто проводяться з урахуванням 6-місячного або дворічного горизонту, а рішення на оперативному рівні приймаються щодня і щотижня. Таким чином, рішення на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях - це можливості для пом'якшення впливу логістики на навколишнє середовище шляхом об'єднання одного або декількох з чотирьох логістичних важелів.

У таблиці показано перелік логістичних стратегій для кожного з п'яти важелів на трьох рівнях прийняття рішень. Ці стратегії вимагають поєднання різних аналітичних підходів в логістиці. Деякі з цих стратегій можуть здаватися спрощеними або очевидними, але вони мають значення на практиці. Автомобілі на холостому ходу споживають паливо без необхідності. Тривалий холостий хід вантажних автомобілів і локомотивних двигунів споживає понад 1 мільярд галонів дизельного палива в рік, виділяє 11 мільйонів тон вуглекислого газу, 200 000 тон оксидів азоту, 5000 тон твердих частинок і підвищує рівень шуму (ЕРА 2015а) [33]. Але тільки тоді, коли є управлінські зобов'язання по скороченню цих впливів, виробляються необхідні дії, навіть якщо вони економічно обґрунтовані.

Існує необхідність в дослідженнях, в яких основна увага буде приділятися поясненню взаємозв'язку між різними стійкими логістичними практиками і тому, як вони можуть взаємодіяти один з одним. Без такого розуміння завжди існує ризик введення схеми значних витрат, з якої результат не є значними. В зв'язку з цим подальший розвиток полягати в більш чіткому співвідношенні різних стійких практик з їх фінансовими наслідками.

Таблиця 12.4 – Важелі для пом'якшення впливу логістики на навколишнє середовище на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях (розроблено автором на основі [32с.46-52])

СТРАТЕГІЧНИЙ	ТАКТИЧНИЙ	ОПЕРАЦІЙНИЙ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЕ ПРОЕКТУВАННЯ		
Визначити дизайн логістичної мережі, що включає в себе інтермодальні термінали Проектувати мережі для підтримки гнучких рівнів інвентаризації та обслуговування для забезпечення різних швидкостей пересування в мережі	Співпрацювати з (замовниками, постачальниками) для коригування кількості замовлень, рівнів запасів, термінів виконання та рівня обслуговування, що дозволяють використовувати кілька транспортних режимів Залучити мультимодальних логістичних провайдерів	Визначити чітку ієрархію бажаних транспортних режимів Розробити мультимодального проєктів шляхом управління в декількох режимах пересування
ІННОВАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ ТА ТЕХНОЛОГІЇ		
Інвестувати в більш інноваційні технології	Стимулювати капітальні вкладення для регулярного оновлення або заміни застарілого обладнання інноваційні технології для отримання показників реальної екологічної ефективності	Визначити продуктивність обладнання (витрата палива, викиди, шум) Розробити планів профілактичного обслуговування обладнання з урахуванням факторів охорони навколишнього середовища
ПЛАНУВАННЯ ЗАВАНТАЖЕННЯ		
Проектувати дизайн упаковки продукту для ефективного використання транспорту	Розробити екологічні показники в звіти про планування логістики Впровадити «Зелені сценарії» при плануванні навантаження	Відстежувати впливу на навколишнє середовище Оптимізувати завантаження вантажів з використанням аналітичних підходів
ЗМІНА ВІДСТАНІ		
Включити екологічні показники в проектування мережі	Розробити гнучкі території (контракти на обслуговування, які дозволяють збільшити щільність мереж доставки)	Розширити маршрутизацію транспортних засобів, яка включає в себе, моделювання витрати палива і гнучкі тимчасові вікна

Проектування логістичної мережі.

Проектування логістичної мережі (supply chain network design) - процес оцінки альтернативних конфігурацій логістичної мережі і вибору тієї, яка

максимізує загальний прибуток мережі в цілому і дозволяє підвищити продуктивність кожного окремого ланки ланцюга поставок.

Проектування мережі поставок стосується визначення логістичної інфраструктури на стратегічному рівні планування і вирішує наступні завдання:

1. моделювання ланцюга поставок - включає рішення щодо визначення кількості, місця розташування, потужностей заводів, складів, постачальників, розподільних центрів і т. д. ;

2. управління запасами - включає визначення оптимального рівня запасів, стратегії управління запасами, з урахуванням коливань попиту, часу поставки, витрат, пов'язаних з обсягом запасів;

3. розподіл ресурсів - на цьому етапі вирішується завдання визначення виробничого розкладу і плану поставок в мережі ланцюга поставок, знаходження компромісу між витратами на переналагодження обладнання (фінансовими і тимчасовими) і витратами на транспортування і зберігання товарів.

Логістичний дизайн мережі - це стратегічне рішення, яке безпосередньо впливає на два з найбільш важливих важелів для стійкої логістики »: дистанційне скорочення відстаней і зміну режиму руху. Він включає рішення, що стосуються розташування виробничих об'єктів, складальних об'єктів і мультимодальних центрів, багаторівневих складів, розподільних центрів, а також рішення про те, як продукти проходять через мережу від постачальників до дистриб'юторів, рітейлерів і клієнтам.

Динамічність і різноманітність інформації в логістичних ланцюгах призводить до виникнення різноманіття завдань проектування структури ланцюгів поставок.

У сукупності зі зростанням кількості інформації в сучасному світі, завдання оптимізації ланцюгів поставок стають комплексними завданнями і вимагають для свого рішення не тільки знання математичної сторони рішення окремого завдання, а також володіння сучасними засобами моделювання.

Основними компонентами всіх моделей проектування логістичної мережі є:

набір вузлів (**N**) і набір спрямованих дуг (**A**), доступних для проектування логістичної мережі.

У моделях проектування логістичної мережі існують два типи рішень:

(А) рішення дискретного вибору, що стосуються вибору вузлів і дуг, які повинні бути включені в кінцеву логістичну мережу, і

(Б) рішення про потік одного або декількох товарів до основних вузлів розподілу вузлів обраної логістичної мережі.

Щоб знайти оптимальне рішення, математичні моделі об'єднують різні постійні і змінні витрати, а також мінімальні і максимальні потоки через кожен дугу і вузол.

Моделі мережевого дизайну широко використовуються і вивчаються в рішеннях планування логістики, починаючи від глобальних потоків і закінчуючи пошуком окремих об'єктів. Ці моделі часто включають компроміси між витратами і доходами.

Додавання поняття стійкості може бути досягнуто за рахунок збільшення традиційної моделі мережевого потоку з екологічними витратами або екологічними обмеженнями.

При прийнятті рішення про відкриття або закриття об'єкта в логістичній мережі часто враховуються постійні витрати плюс змінні витрати, зумовлені продуктивністю, пропускною спроможністю. Оскільки експлуатація потужностей може також створювати екологічні наслідки, які можуть варіюватися в залежності від цих же варіантів (забруднення, викиди ПГ), до кожного об'єкта-кандидату можуть додаватися «екологічні витрати», а потім додаватися як частина цільової функції для зведення до мінімуму загальних викидів або як обмеження загального впливу на навколишнє.

Поширена варіація моделей мережевого логістичного потоку пов'язана з рух товарів через мережу. Так як кожна дуга в мережі представляє рух одного або декількох товарів за способом транспортування, модель може явно оцінити вплив цього руху на навколишнє середовище з використанням коефіцієнтів викидів, специфічних для режиму.

У таблиці міститься кількість CO_2 , що випускається на тонну милі для різних режимів. Шляхом множення цих факторів на відповідні змінні дуги потоку модель може оцінювати загальні викиди CO_2 конкретної конфігурації транспортної мережі. Ці загальні транспортні викиди також можуть бути додані до об'єктивної функції або частині обмеження для загальних витрат на викиди. Оскільки різні режими транспортування мають різну швидкість руху, вони також будуть мати вплив на підсумки. Щоб повністю врахувати вплив на навколишнє середовище в мережі, також можуть знадобитися фактори, які вимірюють збільшення викидів через додаткових обсягів запасів (додаткова енергія, необхідна для зберігання додаткових запасів, додаткових відходів).

Вчені провели всебічне моделювання та аналіз економічних і екологічних наслідків вибору різних видів транспорту. Вони змоделювали вплив на виручку, запаси і витрати і обмінялися з сумарними викидами CO_2 .

Хоча крива компромісу буде варіюватися в залежності від конкретної конфігурації мережі, доступних режимів руху, рівня запасів вона часто має однакову форму і можна досягти помітного скорочення негативного впливу на навколишнє середовище, не додаючи значних додаткових витрат в логістичну мережу.

Скорочення на 10% CO_2 може бути досягнуто шляхом додавання менше 1% вартості. Однак для досягнення більш високих скорочень CO_2 (наприклад, 25%) буде потрібно значне збільшення вартості (наприклад, 15%).

Важливим також є аналіз різних сценаріїв заснований на відомості про топології мережі. У цьому випадку оптимальний сценарій залежить від кількості розподільних центрів і від загального обсягу викидів CO_2 в мережі, відповідно. Що ще більш важливо які об'єкти обрані для кожного окремого сценарію. При проектуванні дизайну логістичної мережі необхідно вибрати для оцінки гібридних рішень, рішення яке балансує економічні та екологічні цілі.

Таким чином, проблема сталої логістики залишається невирішеною, оскільки спочатку будь-яка економічна діяльність, включаючи транспорт,

робить негативний вплив на навколишнє середовище. Залишається питання, якщо ці заходи здійснюються на рівні, що перевищує екологічну і соціальну несучу здатність. Технологічні інновації історично грали парадоксальну роль, посилюючи проблеми навколишнього середовища і сталого розвитку, і в той же час пропонуючи форми пом'якшення. Очікується, що в майбутньому технологічні інновації в транспортному секторі стануть більш стійким фактором, ніж в минулому.

Таким чином, врахування екологічних норм поведінки вимагає зміни традиційних підходів до управління логістичною діяльністю, переорієнтувати підприємства на застосування безпечних з точки зору навколишнього середовища логістичних технологій, поступаючись місцем сталої логістики. Вимірювання забруднення, шуму, вібрації та відходів є технічними і можуть бути оцінені за допомогою спеціалізованого обладнання. Стандарти Європейського Союзу розробляються на основі результатів випробувань і експериментів, піддаючи логістичні технології лабораторним і дорожнім випробувань в стандартних умовах. Водіння, погодні умови, місцевість, затори і експлуатаційні умови можуть значно змінити фактичний вплив вантажних операцій на навколишнє середовище.

Представляється конструктивним підхід до класифікації логістичних технологій за двома критеріями: стадіям технологічного циклу продукту; напрямками впливу на навколишнє середовище: економія палива, економія води, не відновлюваних природних ресурсів (специфічних для виробництва певного товару), зменшення або виключення забруднення повітря, води і ґрунту (тверді і рідкі відходи).

В результаті формується матриця логістичних технологій як комбінація стадій життєвого циклу продукту і напрямків зусиль щодо зменшення антропогенного навантаження на навколишнє середовище. Матричний підхід дозволяє максимально ефективно реалізувати принципи сталого розвитку економіки та визначити пріоритетні напрямки поетапного впровадження екологічних технологій в логістичній діяльності.

Реалізація концепції сталої логістики пов'язана з ростом витрат, які обумовлені: по-перше, необхідністю формування інфраструктури, що займається поверненням відходів; по-друге, транспортними витратами на переміщення зворотних відходів з ринку збуту на ринок закупівель; по-третє, зростанням витрат на тару і упаковку продукції. У зв'язку з цим завданнями логістики є:

- 1) застосування у виробництві екологічно чистих і безпечних матеріалів, а також мінімізація використання що підлягали утилізації сировини і упаковки;
- 2) використання в процесі виробництва природної енергії в цілях мінімізації забруднення навколишнього середовища;
- 3) максимальне використання відходів виробництва як вторинної сировини, повернення і утилізація відходів;
- 4) застосування нових технологій для використання вторинної сировини;

5) забезпечення екологічно безпечних технологій складування та транспортування продукції.

Дотримання принципів стійкого розвитку є основою успіху сучасного бізнесу. Все більше в світі усвідомлюють унікальну цінність не відновлюваних ресурсів і шукають оптимальний баланс між потребами організації, суспільства і природи. Логістичні рішення засновані на розрахункових і реальних показниках діяльності підприємств, що означає, що екологічні моделі логістики вимагають правильного виміру різних впливів на навколишнє середовище.

Існує необхідність в дослідженнях, в яких основна увага буде приділятися поясненню взаємозв'язку між різними стійкими логістичними практиками і тому, як вони можуть взаємодіяти один з одним. Без такого розуміння завжди існує ризик введення схеми значних витрат, з якої результат не є значними. В зв'язку з цим подальший розвиток полягати в більш чіткому співвідношенні різних стійких практик з їх фінансовими наслідками.

Список літератури

1. Иншаков О.В. «Ядро развития» в контексте новой теории факторов производства // Экономическая наука современной России. 2003 №1.

2. Хан. Д, Планирование и контроль: концепция контроллинга: Пер. с нем./ Под. ред. и с предисл. А. А. Турчака, Л. Г. Головача, М. Л. Лукашевича. — М.: Финансы и статистика, 1997. - 800 с.

3. Мескон М. Х., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента: Пер. с англ. — М.: Дело, 1997. — 704 с.

4. Оптнер С. Л, Системный анализ для решения деловых и промышленных проблем. - М.: Сов. радио, 1969. - 216 с.

5. Акофф Р., Эмери Ф.О. О целеустремленных системах: Пер.с англ. Г.Б.Рубальского.-М.:Сов.радио,1974-127с.

6. Системный анализ и структура управления / Под общ.ред. проф. В. Г. Шорина. — М.: Знание, 1975. — 304 с.

7. Воронина И.Д., Егоров Е.А. Факторный подход к управлению развитием социальных систем регионального уровня // Управление большими системами. Выпуск 6. — М.: ИПУ РАН, 2004.

8. Садовский В. Я. К вопросу о методологических принципах исследования объектов, представляющих собой системы. //Проблемы методологии и логики наук. — Томск. — 1962.

9. Саєнсус М.А., Карнаухова Г.С. До питання управління ризиками в ланцюгах постачань в умовах стохастичної невизначеності // Електронне наукове фахове видання «Глобальні та національні проблеми економіки», Миколаївський національний університет імені В.О.Сухомлинського Випуск 22/2018 Index Copernicus Режим доступу до ресурсу <http://global-national.in.ua/pro-zhurnal>

10. Саєнсус М.А. Логістика як складова стратегії сталого розвитку Економіка та суспільство. — Мукачівський державний університет серпень 2018. — №17 Режим доступу до ресурсу: <http://economyandsociety.in.ua>

11. 46-th World Economic Forum, Davos 2016. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.weforum.org/events/world-economic-forum-annual-meeting-2016>
12. Ellen MacArthur Foundation. Delivering the Circular Economy a Toolkit for Policymakers. Ellen MacArthur Foundation: Cowes, UK, 2015. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/publications/>
13. Scott T. The Sustainable Business. A Practitioner's Guide to Achieving Long-Term Profitability and Competitiveness. Greenleaf Publishing Limited, 2015. 238 p.
14. Shafiee A., Stec T. Gaining a Competitive Advantage with Sustainable Business—Implementing Inductive Charging using Systems Thinking, A Benchmarking of EVs and PHEVs. Chalmers University of Technology, Master's Thesis. Göteborg, 2014. 92 p.
15. Ellen MacArthur Foundation. Towards the circular economy; Ellen MacArthur Foundation: UK. 2013. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads>
16. Firnkorn J., Müller M. Selling Mobility instead of Cars: New Business Strategies of Automakers and the Impact on Private Vehicle Holding. Business Strategy and the Environment, 2012, vol. 21 (4), pp. 264–280.
17. Ghisellini P., Zucaro A., Viglia S., Ulgiati S. Monitoring and evaluating the sustainability of Italian agricultural system. An emergy decomposition analysis. Ecological Modelling, 2014, vol. 271, pp. 132–148.
18. Ghisellini P., Cialani C., Ulgiati S. A review on circular economy: the expected transition to a balanced interplay of environmental and economic systems. Journal of Cleaner Production, 2016, vol. 114, pp. 11–32.
19. Основні напрямки сталої логістики: вимір впливу на навколишнє середовище Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І.Вернадського. Серія: Економіка і управління Том 29(68), №4, Таврійський національний університет імені В.І.Вернадського: – 2018 , – м. Київ <http://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/>
20. Основные направления развития логистики XXI века: ресурсосбережение, энергетика и экология / И. Н. Омельченко, А. А. Александров, А. Е. Бром, О. В. Белова // Гуманитарный вестник МГТУ им. Н. Э. Баумана: электрон. журн. 2013. № 10 (12). URL: <http://hmbul.bmstu.ru/catalog/econom/log/118.html>.
21. 3. Кизим А., Кабертай Дж. Современные тренды «зеленой» логистики в условиях глобализации // Логистика. 2013. № 1. С. 46–49.
22. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <http://upload.wikimedia.org/wikisource/en/d/d7/Our-common-future.pdf>.
23. Повестка дня на XXI век. Принята Конференцией ООН по окружающей среде и развитию, Рио-де-Жанейро, 3—14 июня 1992 года. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21.shtml.

24. Доклад Всемирной встречи на высшем уровне по устойчивому развитию, Йоханнесбург, Южная Африка, 26 августа — 4 сентября 2002 года. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/636/95/PDF/N0263695.pdf?OpenElement>.

25. Resolution adopted by the General Assembly 66/288. The future we want. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/RES/66/288>.

26. IMO (2009) Second IMO GHG Study 2009. International Maritime Organization (IMO), London [Электронный ресурс] Режим доступа: www.imo.org/en/OurWork/Environment/.../SecondIMOGHGStudy2009.pdf

27. IMO (2012). International shipping facts and figures. International Maritime Organization. [Электронный ресурс] Режим доступа: www.vliz.be/imisdocs/publications/234133.pdf

28. IPCC (2006). IPCC guidelines for national greenhouse gas inventories. In: Eggleston S, Buendia L, Miwa K, Ngara T, Tanabe K. IGES, Japan . [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/.../Primer_2006GLs.pdf

29. Моделювання та інформаційних технології в економіці Розділ 3.4 : Сучасні технології управління сталим розвитком соціально-економічних систем: стратегічний підхід: монографія / за загальної ред. В.М. Соловйова. Черкаси: Брама-Україна, 2014. 363-383с.

30. Саєнсус М.А. Логістика як складова стратегії сталого розвитку Економіка та суспільство. 2018. Вип.17 С.46-52

31. [Hakan Aronsson](#), [Maria Hüge Brodin](#), (2006) "The environmental impact of changing logistics structures", The International Journal of Logistics Management, Vol. 17 Issue: 3, pp.394-415, <https://doi.org/10.1108/09574090610717545>

32. Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers) <https://www.en-standard.eu/csn-en-16258-methodology-for-calculation-and-declaration-of-energy-consumption-and-ghg-emissions-of-transport-services-freight-and-passengers/>

33. EPA (2015a) SmartWay Technology. <http://epa.gov/smartway/forpartners/technology.htm>

34. Economic system developmen trends: the experience of the countries of Eastern Europe and the prospects of Ukraine. Part: General approaches to the formation of model of logistics operators in supply chains: monograph /edited by authors. – Riga, Latvia: «Baltija Publishing», 2018 - 546 p. (454-474 pp.) Режим доступ до ресурсу: <http://www.baltijapublishing.lv/index.php/econom-science>

ДОДАТОК А

Дані для оцінки умов розвитку легкої промисловості за регіонами (на основі [14, 25-33])

[illegible]

Нормування показників розвитку легкої промисловості за регіонами

Регіон	Частка підприємств легкої промисловості певного регіону у загальній кількості підприємств промисловості України	Частка реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості певного регіону в обсягу реалізованої продукції, робіт, послуг легкої промисловості України	Частка валових капітальних інвестицій підприємств легкої промисловості певного регіону України до загальної суми валових інвестицій легкої промисловості України	Питома вага прибуткових підприємств легкої промисловості у загальній кількості за регіонами України	Частка реалізованої підприємствами легкої промисловості певного регіону України інноваційної продукції у загальному обсязі реалізованої інноваційної продукції легкої промисловості України	Частка витрат на технологічні інновації підприємств легкої промисловості певного регіону України у загальному обсязі витрат на атехнологічні інновації підприємств легкої промисловості України	Частка підприємств легкої промисловості, які реалізовували інноваційну продукцію у їх загальній кількості за регіонами України	Частка працівників підприємств легкої промисловості у загальній кількості працівників у промисловості за регіонами України кількісній	Продуктивність праці працівників легкої промисловості за регіонами України	Частка обсягу експорту продукції легкої промисловості за регіонами у загальному обсягу експорту продукції легкої промисловості України
АР Крим	-0,54	-0,92	-0,58	-3,48	-0,91	-0,67	-1,79	-0,98	-0,76	-0,59
Вінницька	-0,57	-0,65	-0,18	0,45	-0,27	-0,46	-0,57	-0,24	-0,56	-0,10
Волинська	-0,32	-0,12	0,63	0,20	-0,70	-0,63	0,13	-0,34	0,21	-0,46
Дніпропетровська	4,03	-0,70	0,32	0,17	-0,84	1,70	-0,39	-0,55	-0,71	0,04
Донецька	0,75	-0,86	-0,18	0,29	0,01	0,85	-0,33	-0,74	-0,72	-0,58
Житомирська	-0,62	1,75	-0,54	0,11	-0,56	-0,65	-0,02	0,26	0,40	0,33
Закарпатська	-0,06	2,81	-0,21	0,39	2,36	-0,62	-0,65	-0,37	3,35	4,24
Запорізька	-0,17	-0,76	-0,58	0,36	0,94	2,26	0,34	-0,62	-0,65	-0,50
Івано-Франківська	-0,43	-0,01	1,05	0,44	-0,63	-0,39	0,97	-0,51	0,34	0,06
Київська	-0,04	-0,49	0,17	0,31	-0,34	-0,06	-1,76	2,92	-0,67	-0,02
Кіровоградська	-0,04	-0,70	-0,51	0,67	0,73	0,39	1,08	-0,05	-0,65	-0,50
Луганська	-0,66	-0,65	4,67	0,47	0,37	-0,63	-0,52	0,10	-0,70	-0,41
Львівська	-0,10	0,95	0,18	0,18	-0,34	-0,67	0,14	1,91	-0,38	2,13
Миколаївська	1,37	-0,17	-0,43	0,49	-0,70	-0,02	1,63	0,17	-0,45	-0,44
Одеська	-0,43	-0,44	-0,38	0,30	-0,70	-0,36	0,20	0,03	-0,57	-0,37
Полтавська	0,22	-0,70	0,24	0,31	-0,77	-0,53	-0,47	-0,18	-0,60	-0,22
Рівненська	0,06	0,04	-0,51	0,07	-0,91	-0,66	-1,04	-0,48	0,30	-0,59
Сумська	-0,44	0,63	-0,31	0,21	0,51	0,58	0,81	-0,11	1,23	-0,38
Тернопільська	-0,58	0,20	-0,13	0,33	1,08	-0,44	1,70	-0,85	0,76	-0,23
Харківська	-0,65	-0,28	-0,37	0,02	1,51	1,20	1,59	2,98	-0,60	-0,38
Херсонська	1,72	-0,81	-0,55	0,35	3,00	-0,56	0,18	-0,76	-0,45	-0,58
Хмельницька	-0,86	0,04	-0,13	0,32	-0,41	-0,62	-1,07	0,26	-0,35	-0,26
Черкаська	0,52	-0,17	-0,38	0,51	-0,41	-0,41	1,31	-0,38	0,57	-0,31
Чернівецька	-0,20	2,71	-0,56	-0,04	-0,27	-0,62	0,05	-0,16	2,46	-0,28
Чернігівська	-0,58	0,74	-0,33	0,24	-0,20	-0,52	-0,57	-0,53	0,65	0,11
м.Київ	-0,50	-0,54	0,18	-0,20	-0,63	3,24	0,84	0,20	-0,66	0,88
м.Севастополь	-0,89	-0,92	-0,58	-3,48	-0,91	-0,67	-1,79	-0,98	-0,76	-0,59

Наукове видання

**БАРАБАНОВА Валентина Віталіївна
БОГАТИРЬОВА Галина Андріївна
БОНДАР Тетяна Вікторівна
ГАКОВА Міра Володимирівна
ДАНКЕСЬВА Оксана Миколаївна
ІВАНОВ Сергій Володимирович
ІВАНОВА Наталя Сергіївна
КАРАБАЗА Ірина Анатоліївна
ЛИЖНИК Юлія Борисівна
ЛІСЮТІН Антон Ігорович
МАРТИНЕЦЬ Вікторія Володимирівна
ОРЛОВА Наталія Сергіївна
ПАВЛОВА Валентина Андріївна
ПРИЙМАК Наталія Сергіївна
РИНКЕВИЧ Наталя Сергіївна
САЄНСУС Марія Анатоліївна
ТРУШКІНА Наталія Валеріївна
ШАПОВАЛОВА Інеса Вадимівна**

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ РЕГІОНІВ

Колективна монографія

Оригінал-макет підготовлено на кафедрі маркетингу, менеджменту та публічного адміністрування ДонНУЕТ

Підписано до друку 27.05.2019 р.
Формат 60×84/16. Обл. вид. арк. 13,57.

Видавець Р. А. Козлов
вул. Рокоссовського, 5/3, м. Кривий Ріг, 50027
097-192-20-77

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 4514 від 01.04.2013 р.