

А. В. Марценюк,
д. е. н., доцент, професор кафедри економіки та менеджменту,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ORCID ID: 0000-0003-4121-8826

Г. В. Грабовська,
головний фахівець-заступник начальника відділу матеріалів інфраструктури
Департаменту з планування та очікуваної вартості у сфері закупівель АТ "Укрзалізниця",
магістрант, Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна
ORCID ID: 0000-0003-3626-8191

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.3.37

СТРАТЕГІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ

L. Martseniuk,
Doctor of Economic Sciences, Associated Professor, Dnipro National University of Railway Transport
named after Academician V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine
G. Grabovska,
master of Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine

STRATEGY FOR INNOVATIVE DEVELOPMENT PASSENGER COMPANIES

У статті розроблено стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній, яка базується на комплексі впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів, спрямованих на формування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній, що дозволить адаптувати сучасні інноваційні розробки туристичної галузі для розвитку залізничного туризму і отримати соціально-економічний ефект від реалізації певних заходів інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Розроблена стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній складається з таких етапів: підготовчо-організаційного (визначення основних орієнтирів інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму та визначення стратегічних рівнів інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму); змістовного (формування збалансованої системи стратегічних цілей і задач інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму, визначення стратегій інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму); контрольно-реалізаційного (вибір методів та реалізація стратегій інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму).

At present the railway transport activity is declined, because there are not enough investments for its activity. But the oligarchs and sponsors of our country accumulated lot of money that can be invested in the development of passenger transportations. They do not wish to invest in old technologies that do not allow them to profit, but they will be pleased to invest in new activities — high-speed traffic, tourist traffic and other activities.

The strategy of innovative development of passenger companies is developed in the article, which is based on a set of ordered regulatory analytical and management measures. These measures are aimed at the formation of decompensation regulators to reduce or eliminate the consequences of the negative impact of destabilizing factors of the external environment and the internal environment of the activity of passenger companies. It will allow to adapt modern innovative developments of the tourism industry for the development of railway tourism and to gain socio-economic effect from the implementation of certain measures of innovative development of passenger companies.

The developed strategy of innovative development of passenger companies consists of the following stages: preparatory-organizational (defining the main orientations of innovative development of passenger companies through the organization of railway tourism and determining the strategic levels of innovative development of passenger companies through the organization of railway tourism); meaningful (formation of a balanced system of strategic goals and tasks of innovative development of passenger companies through the organization of

railway tourism, definition of strategies for innovative development of passenger companies through the organization of railway tourism); control and implementation (choice of methods and implementation of strategies for innovative development of passenger companies through the organization of railway tourism).

In this, the topicality of the problems of railway usage is substantiated in its aspect as an important component of the tourism potential. The safety and reliability, convenience and comfort, economical and ecological advantages are underlined as significant properties of the railway transport. Moreover, nowadays the tasks of constructing new railway tourism routes are attractive for all the stakeholders (tourists, enterprises, tourism businesses, state).

Ключові слова: залізничний туризм, пасажирські перевезення, інноваційний розвиток залізничного транспорту, стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Key words: railway tourism, passenger transportation, innovative development of railway transport, strategy of innovative development of passenger companies.

ВСТУП

Реалізація стратегії інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму потребує залучення інвестицій. Джерелами інвестування можуть виступати власні кошти компанії, залучені фінансові ресурси та безоплатні чи благодійні внески.

Пасажирські компанії повинні мати добре обгрунтовану стратегію інноваційного розвитку, сутність якої полягає у формуванні заходів щодо адаптування до передбачених та непередбачених обставин.

Тенденції сучасного розвитку економічної ситуації характеризуються високим динамізмом, активізацією структурних зрушень та загостренням конкурентної боротьби. Процеси у зовнішньому середовищі набувають ознак комплексності, взаємодоповнюваності та взаємопричинності.

Отже, усі ці факти зумовлюють необхідність наукового пошуку креативних механізмів і методів стратегічного інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму, основою якого є інноваційність компаній, що передбачає врахування впливу і взаємозв'язку між факторами внутрішнього та зовнішнього середовища й обов'язково задовольняти попит споживачів.

АНАЛІЗ ПУБЛІКАЦІЙ ТА ДОСЛІДЖЕНЬ ІНШИХ НАУКОВЦІВ З ТЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Інновація виникає як наслідок використання результатів наукових досліджень і розробок, спрямованих на удосконалення процесу виробничої діяльності, економічних, правових і соціальних відносин у галузі науки, культури, освіти, в інших сферах діяльності суспільства. Цей термін може мати різні значення в різних контекстах, їхній вибір залежить від конкретних цілей виміру чи аналізу [1].

Відповідно до Закону України "Про інноваційну діяльність", інновації — це новостворені (застосовані) і (або) удосконалені конкурентноспроможні технології, продукція чи послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного чи іншого характеру, що істотно поліпшують структуру і якість виробництва і (або) соціальної сфери.

О.Г. Кірдіна [2, с. 126] пропонує розглядати інновацію на залізничному транспорті як реалізований пріоритетний напрям розвитку залізничної галузі, що є результатом науково-творчого пошуку суб'єктів галузі, який приводить до отримання принципово нових (відсутніх раніше) результатів різного характеру (технічних, організаційних, технологічних, фінансових та ін.) та корисності внаслідок використання.

Інноваційна діяльність на залізничному транспорті — це комплексний процес створення нових або удосконалення існуючих транспортних послуг (товарів) на основі розробки, впровадження прогресивних техніко-техно-логічних, організаційно-економічних та управлінських рішень, комерціалізації сучасних споживчих

форм; охоплює етапи життєвого циклу товару (послуг) від зародження ідеї і до впровадження інновацій у виробництво [3].

Інноваційна діяльність на залізничному транспорті має власну специфіку, зумовлену специфікою самої галузі, її капіталомісткістю, інерційністю, повільною окупністю інвестицій тощо. На залізничний транспорт припадає більше половини всього вантажообігу, тому з розвитком залізниць пов'язані інші галузі економіки. Крім того, залізничний транспорт є досить матеріаломісткою та енерговитратною галуззю, де впровадження інновацій з метою економії витрат може дати значний ефект насамперед у масштабі країни.

Законодавчі основи розвитку залізничного транспорту України визначені в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [4] та в Стратегії розвитку ПАТ "Укрзалізниця" на 2017—2021 роки [5]. Зазначимо, що в них взагалі немає слова "інновація", але наведені напрями розвитку, які неможливо реалізувати без впровадження інновацій.

Останніми роками на залізничному транспорті інноваційна діяльність спрямовується на впровадження інформаційних технологій, логістичних принципів організації перевезень, нових видів сервісного обслуговування з наданням комплексу супутніх робіт, що має на меті створення транспортних послуг високої якості та нових споживчих характеристик. Серед основних напрямів інновацій на залізничному транспорті автор виділяє наступні: організаційно-управлінські (реструктуризація управлінського апарату), безпосередньо виробничі (модернізація рухомого складу та інфраструктури, організація нових форм та методів обслуговування тощо) та товарні (створення товару ринкової новизни) [3].

Проблеми інноваційної діяльності на залізничному транспорті досліджують вітчизняні та закордонні вчені. Зокрема В.А. Дикань та В.О. Зубенко, монографію яких [6] присвячено забезпеченню ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту; В.А. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.А. Назаренко, Ю.М. Уткіна, у праці яких [7] розглянуто питання економіки та організації інноваційної діяльності на залізничному транспорті; Є.М. Сич та В.П. Ільчук розробили концепцію інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту [3; 8]; О.Г. Кірдіна розглядає концептуальні основи інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу та розробила концепцію управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту України [9—11]; О.Г. Дейнека у своїх працях аналізує інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту [12 та ін.]; Т.І. Дем'яненко, у дисертації якої розроблено методичний підхід до оцінки інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств залізничного транспорту та стратегію адаптивного управління ним [13]; А.А. Калініченко, дисертація якої присвячена проблемам підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств

залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів [14]; М.В. Корінь, яка запропонувала економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту [15] та інші.

Але на сьогодні в літературі обмежено кількість досліджень, присвячених інноваційному розвитку залізничної пасажирської компанії в плані розвитку залізничного туризму. Отже, актуальним та своєчасним є розроблення Стратегії інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму на основі аналізу досліджень інших вітчизняних та закордонних науковців у напрямках "інноваційний розвиток підприємств залізничного транспорту" та "інноваційний розвиток пасажирських перевезень залізничним транспортом".

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є розробка стратегії інноваційного розвитку пасажирських компаній, яка базується на комплексі впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів, спрямованих на формування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній, що дозволить адаптувати сучасні інноваційні розробки туристичної галузі для розвитку залізничного туризму і отримати соціально-економічний ефект від реалізації певних заходів інноваційного розвитку пасажирських компаній.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Сучасний стан діяльності пасажирських компаній потребує постійного їх розвитку, що характеризується переосмисленням традиційних підходів і впровадженням інноваційних методик щодо управління системами на різних рівнях.

У розробках науковців основним пріоритетним напрямом розвитку пасажирських компаній було вимірювання ефективності фінансових показників їх діяльності.

Сьогодення вимагає від сучасного управління пасажирськими компаніями переосмислення основних факторів розвитку, а саме: продукування креативних управлінських рішень, які спрямовані на адаптування до мінливих умов зовнішнього середовища, постійного попиту на інноваційні види продукції та послуг, завоювання нових ринків та підвищення конкурентоспроможності.

Досягнення інноваційного розвитку пасажирських компаній полягає у системному поєднанні:

соціально-економічних процесів (формування механізму сукупності концептуально взаємопов'язаних інноваційних управлінських рішень, спрямованих постійне врахування політичних, економічних, соціальних, організаційних та інших чинників для проведення соціально-економічної політики в межах чинного законодавства та обов'язково з урахуванням вимог ринку);

мотиваційних процесів (головним фактором, який забезпечує інноваційний розвиток пасажирських компаній, є оптимізація системи мотивації персоналу. Підвищення рівня інноваційного розвитку пасажирських компаній можна отримати орієнтуючись саме на людський фактор, та спрямувати увагу на підвищення ефективності праці. Тому фактори, пов'язані із забезпеченням інноваційний розвиток пасажирських компаній за допомогою мотивації персоналу, набувають у перманентних умовах особливої актуальності);

організаційних процесів (впровадження інформаційних та комунікаційних технологій в діяльність пасажирських компаній послаблює їх інноваційний розвиток, спрямовує на пошук та продукування інноваційних напрямів організаційного, що основою для перебудови своєї діяльності. В сучасних умовах господарювання пріоритетним є задоволення інтересів споживачів, що змушує пасажирські компанії постійно змінювати свій організаційний рівень, спрямований на підвищення рівня

сервісу та якості продукції і послуг, формування конкурентоспроможного рівня цін та ін.);

правових процесів (правове регулювання інноваційного розвитку пасажирських компаній є загальною проблемою, це свідчить про необхідність самостійного формування правового забезпечення. Перед керівництвом пасажирських компаній постають такі основні завдання формування нової системи відносин; формування загальних елементів інфраструктури; сприяння становленню їх інноваційного розвитку. Формування правових процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній вимагає чіткого ініціювання, регулювання та підтримки з боку держави);

інших процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній (сучасні умови популяризують туризм серед населення та зумовлюють визначальну роль та місце інноваційного розвитку пасажирських компаній у забезпеченні їх конкурентоспроможності, створюючи реальні можливості інтеграції до світової транспортної системи. Реалізація інноваційного розвитку пасажирських компаній надасть змогу модернізувати транспортну систему та підвищити рівень функціонування; підвищити рівень безпеки; ефективно використовувати потенціал пасажирських компаній).

Під час формування механізму інноваційного розвитку пасажирських компаній необхідно враховувати якісні та кількісні характеристики, а саме: орієнтованість (на попит споживачів та вимог ринків); інтегрованість (взаємозближення та утворення взаємозв'язків); адекватність (відповідність вимогам ринків та споживачів); стратегічність (довгострокове планування інноваційного розвитку пасажирських компаній); адаптивність (приспосовування до перманентних змін зовнішнього та внутрішнього середовища).

Розроблений механізм формує цілі, принципи, способи управління об'єктами й процесами, якісні та кількісні характеристики яких забезпечують орієнтованість, інтегрованість, адекватність, стратегічність, адаптивність. Це дозволяє розробити стратегічно орієнтовані напрями розвитку залізничного туризму та забезпечити векторально-оптиміальні сценарії функціонування пасажирських компаній.

У системі управління пасажирськими компаніями існують принципи, які використовуються не тільки для підтримки діяльності на відповідному рівні, а й для постійного прогресивного розвитку, насамперед шляхом розробки й реалізації стратегії їх інноваційного розвитку.

У сучасних умовах господарювання керівництво пасажирських компаній повинно постійно продукувати управлінські рішення щодо інноваційного розвитку з урахуванням зростаючої нестабільної ситуації зовнішнього середовища, постійної "боротьби" з конкурентами та з урахуванням змін внутрішнього середовища, шляхом формування сукупності перспективних планів і завдань, які необхідно виконати для досягнення поставлених цілей.

На основі цього розроблено стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній (рис. 1), сутність якої полягає у формуванні комплексу впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів спрямованих на генерування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній за результатами визначення рівня сприйняття інноваційності пасажирськими компаніями.

Це зумовлює необхідність визначення соціально-економічних передумов розвитку залізничного туризму та дозволяє перманентно оцінювати інноваційну активність пасажирських компаній у часі та просторі на різних стадіях життєвого циклу компаній та адаптувати сучасні інноваційні розробки туристичної галузі з метою розвитку залізничного туризму.

Розроблена стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного

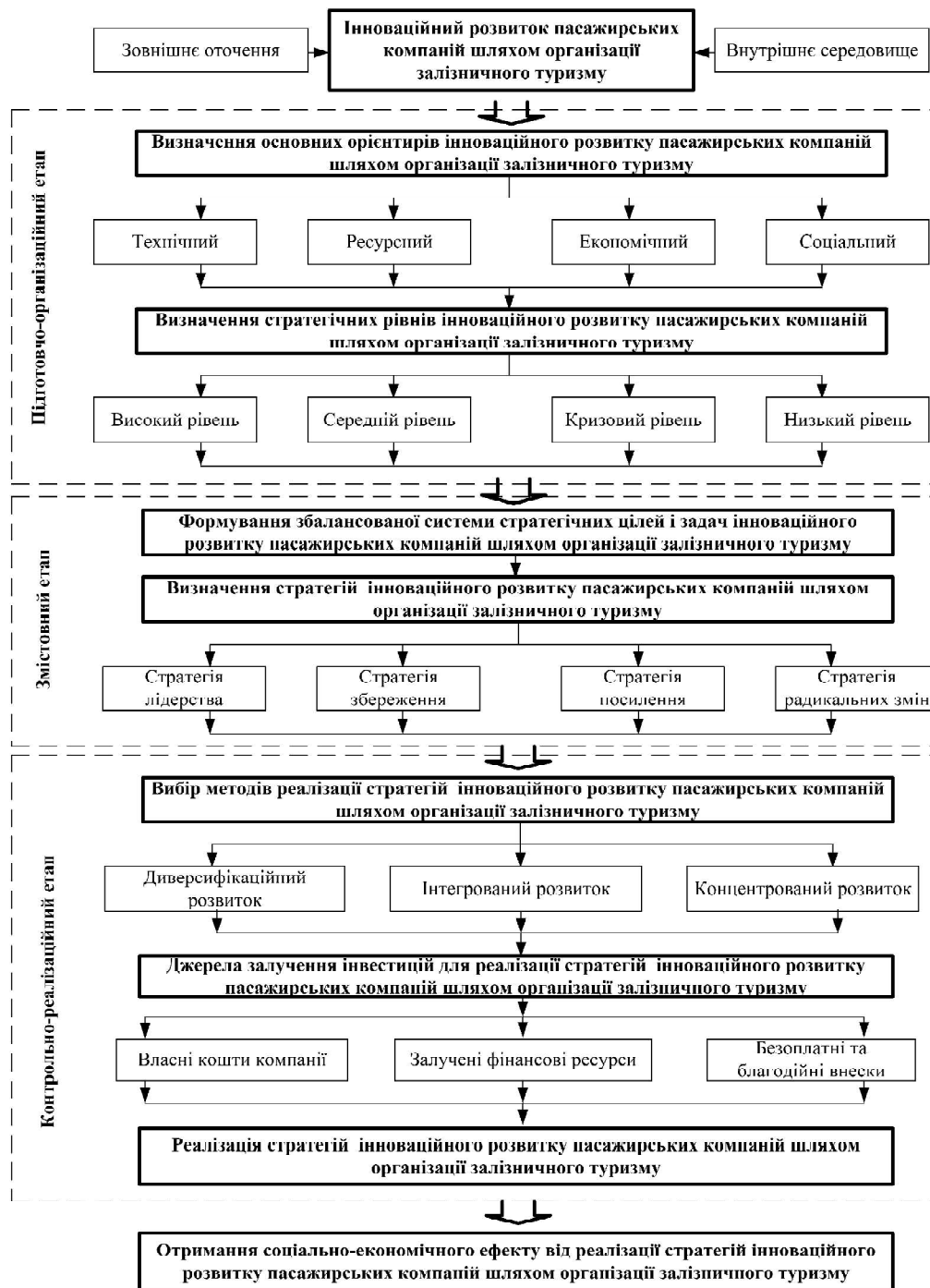


Рис. 1. Стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму

туризму складається з таких етапів: підготовчо-організаційного; змістовного; контрольно-реалізаційного.

Сутність підготовчо-організаційного етапу полягає у визначенні основних орієнтирів інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму з урахуванням технічного стану, ресурсних можливостей, економічних показників та обов'язкової оцінки соціальної складової. Визначення стратегічних рівнів інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму повинно визначати рівень розвитку, а саме: високий; середній; кризовий та низький.

Змістовний етап полягає у формуванні збалансованої системи стратегічних цілей і задач інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму та визначенні стратегій інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом

розширенням асортименту послуг тощо;

інтегрований розвиток пасажирських компаній полягає у зменшенні невизначеності у постачанні і збуті; поліпшенні можливостей впровадження інновацій; зниження витрат та ін.;

концентрований (інтенсивний) розвиток пасажирських компаній полягає у подальшому розвитку компанії, що забезпечується за рахунок поліпшення діяльності в рамках освоєного ринку функціонування.

ВИСНОВКИ

Тенденції сучасного розвитку економічної ситуації характеризуються високим динамізмом, активізацією структурних зрушень та загостренням конкурентної боротьби. Процеси у зовнішньому середовищі набувають ознак комплексності, взаємодоповнюваності та взаємопричинності. Внаслідок цього пасажирські ком-

організації залізничного туризму, а саме:

стратегія лідерства яка є важливим захистом від впливу конкурентних сил включає в себе оцінку сил конкурентів, оцінку сили покупців, оцінку сили поставальників, оцінку сили потенційних учасників ринку низькі витрати діючого підприємства є серйозним бар'єром для входження в галузь;

стратегія збереження конкурентних позицій, стану ринку, матеріального стану, рівня життя населення тощо;

стратегія посилення включає в себе розробку заходів щодо посилення конкурентних позицій на ринку шляхом інноваційного розвитку пасажирських компаній, організація залізничного туризму, як одного з пріоритетних напрямів, задоволення потреб споживачів тощо, така стратегія вимагає великих маркетингових зусиль;

стратегія радикальних змін полягає в розробці довгострокових заходів які пов'язані зі структурними перетвореннями. Ця стратегія формується тоді, коли пасажирська компанія не змінює галузь, але проводиться її розділення або об'єднання з іншою аналогічною компанією.

Контрольно-реалізаційний етап полягає у виборі методів та реалізації стратегій інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму:

диверсифікаційний розвиток діяльності пасажирських компаній, пов'язаний із збільшенням діапазону видів та розширення нових сфер діяльності,

панії повинні мати добре обґрунтовану стратегію інноваційного розвитку, сутність якої полягає у формуванні заходів щодо адаптування до передбачених та непередбачених обставин, які можуть виникнути в майбутньому.

Розроблено стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній, сутність якої полягає у формуванні комплексу впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів, спрямованих на генерування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній за результатами визначення рівня сприйняття інноваційності пасажирськими компаніями. Це зумовлює необхідність визначення соціально-економічних передумов розвитку залізничного туризму та дозволяє перманентно оцінювати інноваційну активність пасажирських компаній у часі та просторі на різних стадіях життєвого циклу компаній.

Література:

1. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навч. посіб. / В.А. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.А. Назаренко, Ю.М. Уткіна; під ред. В.А. Диканя. Харків: УкрДАЗТ, 2014. 225 с.
2. Кірдіна О.Г. Інновації на залізничному транспорті та рівні їх корисності // Економіка транспортного комплексу. 2010. Вип. 15. С. 124—130.
3. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту. Київ: Логос, 2002. 256 с.
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
5. Оприлюднено основні аспекти стратегії розвитку ПАТ "Укрзалізниця" на 2017—2021 роки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://agrecua/oprilyudneno-osnovni-aspekti-strategiyi-rozvitku-pat-ukrzhelznitsya-na-2017-2021-roki>
6. Дикань В.А., Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2008. 194 с.
7. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навч. посіб. / В.А. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.А. Назаренко, Ю.М. Уткіна; під ред. В.А. Диканя. Харків: УкрДАЗТ, 2014. 225 с.
8. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток. Київ: Логос, 2004. 381 с.
9. Кірдіна О.Г. Інновації на залізничному транспорті та рівні їх корисності // Економіка транспортного комплексу. 2010. Вип. 15. С. 124—130.
10. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: автореф. дис. ... д-ра екон. наук (08.00.03 — економіка та управління національним господарством). Харків: УкрДАЗТ, 2011. 36 с.
11. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2011. 312 с.
12. Дейнека О.Г. Інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. Харків: УкрДАЗТ, 2008. № 22. С. 54—55.
13. Дем'яненко Т.І. Адаптивне управління інноваційно-інвестиційним розвитком підприємств залізничного транспорту: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Укр. держ. акад. заліз. трансп. Харків, 2013. 230 с.
14. Калініченко Л.А. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів:

автореф. дис. ... канд. екон. наук за спеціальністю 08.00.03 — економіка та управління національним господарством. Харків: ХарДАЗТ, 2008. 23 с.

15. Корін М.В. Економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту // 36. наук. пр. Держ. екон.-технол. ун-ту трансп. Сер. Економіка і управління. Київ, 2012. Вип. 20. С. 112—117.

References:

1. Dykan', V.L. Kirdina, O.H. Nazarenko, I.L. and Utkina, Yu.M. (2014), *Ekonomika i orhanizatsiia innovatsijnoi diial'nosti na zaliznychnomu transporti* [Economy and organization of innovative activity on the railway transport], UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.
2. Kirdina, O.H. (2010), "Innovation in rail transport and their usefulness", *Ekonomika transportnoho kompleksu*, vol. 15, pp. 124—130.
3. Sych, Ye.M. and Il'chuk, V.P. (2002), *Innovatsijno-investytsijnyj rozvytok zaliznychnoho transportu* [Innovation and investment development of railway transport], Lohos, Kyiv, Ukraine.
4. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Resolution "On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (Accessed 25 Feb 2020).
5. AGRECA (2017), "The main aspects of the development strategy of PJSC "Ukrzaliznytsia" for 2017—2021 are published", available at: <https://agrecua/oprilyudneno-osnovni-aspekti-strategiyi-rozvitku-pat-ukrzhelznitsya-na-2017-2021-roki> (Accessed 25 Feb 2020).
6. Dykan', V.L. and Zubenko, V.O. (2008), *Zabezpechennia efektyvnosti innovatsijnoi diial'nosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu* [Ensuring efficiency of innovative activity of railway transport enterprises], UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.
7. Dykan', V.L. Kirdina, O.H. Nazarenko, I.L. and Utkina, Yu.M. (2014), *Ekonomika i orhanizatsiia innovatsijnoi diial'nosti na zaliznychnomu transporti* [Economy and organization of innovative activity in the railway transport], UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.
8. Il'chuk, V.P. (2004), *Innovatsijno-investytsijni systemy zaliznychnoho transportu: stanovlennia ta rozvytok* [Railway transport innovation and investment systems: formation and development], Lohos, Kyiv, Ukraine.
9. Kirdina, O.H. (2010), "Innovation in rail transport and their usefulness", *Ekonomika transportnoho kompleksu*, vol. 15, pp. 124—130.
10. Kirdina, O.H. (2011), "Methodological aspects of investment and innovative development of the railway complex of Ukraine as a component of the national economy", Ph.D. Thesis, Economy, UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.
11. Kirdina, O.H. (2011), *Metodolohichni aspekty investytsijno-innovatsijnoho rozvytku zaliznychnoho kompleksu Ukrainy* [Methodological aspects of investment and innovation development of the railway complex of Ukraine], UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.
12. Dejneka, O.H. (2008), "Innovation and investment approaches to the development of the railway industry", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti: zb. nauk. prats'*. Kharkiv: UkrDAZT, vol. 22, pp. 54—55.
13. Dem'ianenko, T.I. (2013), "Adaptive management of innovation and investment development of railway enterprises", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy, Ukr. derzh. akad. zalizn. transp. Kharkiv, Ukraine.
14. Kalinichenko, L.L. (2008), "Increasing the investment and innovation potential of railway undertakings in the context of integration processes", Ph.D. Thesis, Economy, KharDAZT, Kharkiv, Ukraine.
15. Korin', M.V. (2012), "Economic mechanism for providing innovative development of railway transport", *Zb. nauk. pr. Derzh. ekon.-tekhnol. un-tu transp. Ser. Ekonomika i upravlinnia*, vol. 20, pp. 112—117.

Стаття надійшла до редакції 05.03.2020 р.

Т. О. Журавльова,
к. е. н., доцент, завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
ORCID ID: 0000-0002-4235-1955

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.3.42

ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ КРИЗИ

T. Zhuravlova,
PhD in Economics, Associate Professor, Head of the Department of Finance
Banking and Insurance, Odessa National University named after I. I. Mechnikov

FORMATION OF ENTERPRISE FINANCIAL RESOURCES IN THE CRISIS

У статті досліджено сутність та особливості формування фінансових ресурсів підприємства в кризових умовах господарювання. Визначено, що фінанси підприємств відіграють значну роль у структурі фінансових відносин суспільства. Доведено, що фінансові ресурси підприємства — сукупність грошових коштів у фондовій, не фондовій або матеріальній формі, які призначені для виконання фінансових зобов'язань, здійснення поточних витрат і витрат на забезпечення розширеного відтворення. Фінансові ресурси генерують у собі грошові фонди, а також ту частину грошових коштів, що використовується підприємством у не фондовій формі. Досліджено, що постійні повноцінні фінансові ресурси характеризуються вільними грошовими коштами на рахунках і в касі, нерозподілений прибуток підприємства, а також кошти на депозитних рахунках спеціального типу, тобто такі, що завжди доступні підприємству.

The problem of formation and use of financial resources becomes extremely relevant in times of economic instability, primarily because the activity of the company in such conditions leads to a decrease in the value of current assets, poor use of resources belonging to the enterprise, a decrease in production capacity, as well as increase the likelihood of bankruptcy.

The article investigates the nature and peculiarities of formation of financial resources of an enterprise in crisis conditions of management. It is determined that the finances of enterprises play a significant role in the structure of financial relations of society. It is proved that the financial resources of the enterprise — a set of funds in stock, not stock or tangible form, which are intended to fulfill financial obligations, running costs and expenses for providing extended reproduction. In the specialized literature, the essence of financial resources is usually treated as monetary funds, which are created in the process of distribution, redistribution and use of gross domestic product, which is created over a period of time in the state. Financial resources generate cash as well as that part of the cash used by the enterprise in a non-equity form. It has been researched that permanent full-fledged financial resources are characterized by free cash on accounts and cash desk, undistributed profit of the enterprise, as well as funds on special-purpose deposit accounts, ie those that are always available to the enterprise.

Therefore, to summarize the above, it should be noted that financial resources are the most valuable asset of an enterprise, which, while constantly rotating, ensures the functioning of investment, operating and financial activities. The significant share of financial resources for the existence of the enterprise prompts the need for timely and qualitative analysis of sources of formation of assets of the enterprise. In economic crisis, the optimization of sources of financial resources of the enterprise should be based on the criteria of sufficiency, optimality of their correlation depending on the industry characteristics and specific conditions of management, economic feasibility of their involvement and efficiency.

*Ключові слова: підприємство, фінансові ресурси, криза, прибуток, збиток.
Key words: enterprise, financial resources, crisis, profit, loss.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сучасний стан економіки країни пояснюється значною нестабільністю, а також збільшенням кризових явищ. Нераціональний перерозподіл капіталу між сферами виробництва і обігу, дефіцит фінансових ресурсів, неспроможність самофінансування в кризових умовах господарювання значною мірою ускладнюють економічно вигідне існування великої кількості вітчизняних підприємств. Проблематика формування і використання фінансових ресурсів стає надзвичайно актуальною в

період економічної нестабільності насамперед через те, що діяльність підприємства в таких умовах призводить до зменшення величини оборотних активів, неякісного використання ресурсів належних підприємству, зменшення виробничих потужностей, а також збільшення ймовірності банкрутства. Раціональне формування, а також ефективне використання фінансових ресурсів підприємства із метою отримання планового обсягу доходу виступає підґрунтям фінансової стабільності економіки країни у кризових умовах господарювання.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Економічна сутність та особливості формування фінансових ресурсів підприємства досліджували у своїй науковій праці такі вітчизняні та закордонні вчені-економісти: Бердар М., Філімоненков О., Гудзь О., Поддєрьогін А., Білик М., Буряк А., Дропа Я.Б., Терешко О.М., Волкова Н.А. Лапа А., Кропівцова Н. та ін. Проте, незважаючи на велику кількість досліджень у галузі фінансових ресурсів підприємств, велика кількість питань залишається невирішеною та потребує подальших наукових досліджень.

МЕТА СТАТТІ

Мета статті ґрунтується на дослідженні теоретичних аспектів та ключових особливостей формування і використання фінансових ресурсів підприємства в кризових умовах господарювання.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Фінанси підприємств відіграють значну роль у структурі фінансових відносин суспільства. Фінанси підприємств використовуються в галузі суспільного виробництва саме там, де генерується валовий внутрішній продукт, матеріальні і нематеріальні блага, національний дохід. Враховуючи вищенаведене зауважимо, що відстану фінансів підприємства залежатиме рівень задоволеності суспільних потреб і фінансової стійкості країни. Рівень наукового дослідження проблематики формування управління та використання фінансових ресурсів підприємства загалом ще не можна назвати високим. Диференціація досліджень елементів фінансових ресурсів підприємства, їх структуризація, підходи щодо оцінювання і комбінування їх взаємодії приводить до існування численних визначень і понять, вкладених у категорію фінансових ресурсів підприємства. Окрім того, складність динамічності, і швидкі темпи науково-технічного прогресу, а також трансформація суспільних відносин, євроінтеграція, весь час додають до існуючих питань новітні актуальні аспекти, котрі потребують наукового дослідження. Отже, надзвичайно високого значення в таких умовах набуває аналіз наукових

підходів відносно класифікації фінансових ресурсів з метою оптимізації джерел формування і їх ефективного використання.

Визначенням економічної сутності і особливостей походження фінансових ресурсів займалася велика кількість вітчизняних та закордонних науковців, проте спільної думки відносно трактування сутності фінансових ресурсів, до цього часу не сформовано. Вважаємо за необхідне проаналізувати різні наукові погляди відносно визначення поняття "фінансові ресурси".

Закон України "Про господарські товариства" наголошує на тому, що: "фінансові ресурси підприємства — це частина грошових коштів у формі прибутків і зовнішніх надходжень, призначених для виконання фінансових зобов'язань і здійснення витрат щодо забезпечення розширеного відтворення" [1].

У спеціалізованій літературі сутність фінансових ресурсів зазвичай трактують як грошові фонди, котрі створюються у процесі розподілу, перерозподілу та використання валового внутрішнього продукту, що створюється впродовж деякого проміжку часу в державі [2, с. 133].

А. Поддєрьогін, М. Білик, А. Буряк наголошують на тому, що: "Фінансові ресурси підприємства — сукупність грошових коштів у фондовій, нефондовій або матеріальній формі, які призначені для виконання фінансових зобов'язань, здійснення поточних витрат і витрат на забезпечення розширеного відтворення" [3, с. 215].

О. Гудзь стверджує, що: "фінансові ресурси — сукупність усіх високоліквідних наявних активів, які перебувають у розпорядженні підприємства та призначені для виконання фінансових зобов'язань і розширеного відтворення, пов'язуючи їх обсяг та склад із платоспроможністю підприємства" [4, с. 324].

А. Філімоненков на відміну від інших науковців, котрі пояснюють сутність фінансових ресурсів підприємства як грошові надходження, доходи і нагромадження у фондовій і не фондовій формах, звертає увагу на те, що фінансові ресурси підприємства виступають грошовим капіталом який вкладений в підприємство з метою одержання доходів та прибутку [5, с. 98]. Така думка

пояснюється тим, що в умовах сьогодення термін "фонди" (як організаційна форма руху коштів у звітності підприємства) замінений на термін "капітал".

Ми вважаємо, що фінансові ресурси посідають важливе місце в діяльності суб'єктів господарювання будь-якої сфери та виду економічної діяльності. Проте для одних підприємств важливо мати фінансові ресурси в грошовій формі, а для інших вони можуть бути використані у формі матеріальних цінностей, наприклад, товарного кредиту або фінансового лізингу. В деяких видах економічної діяльності фінансові ресурси генеруються за рахунок використання внутрішніх матеріальних ресурсів. До таких видів економічної діяльності в першу чергу відноситься сільське господарство, де частина фінансових ресурсів, яка має бути в грошовій формі, за рахунок відсутності внутрішніх та зовнішніх можливостей їх формування, замінюються на матеріальні цінності, котрі за своїми внутрішніми властивос-

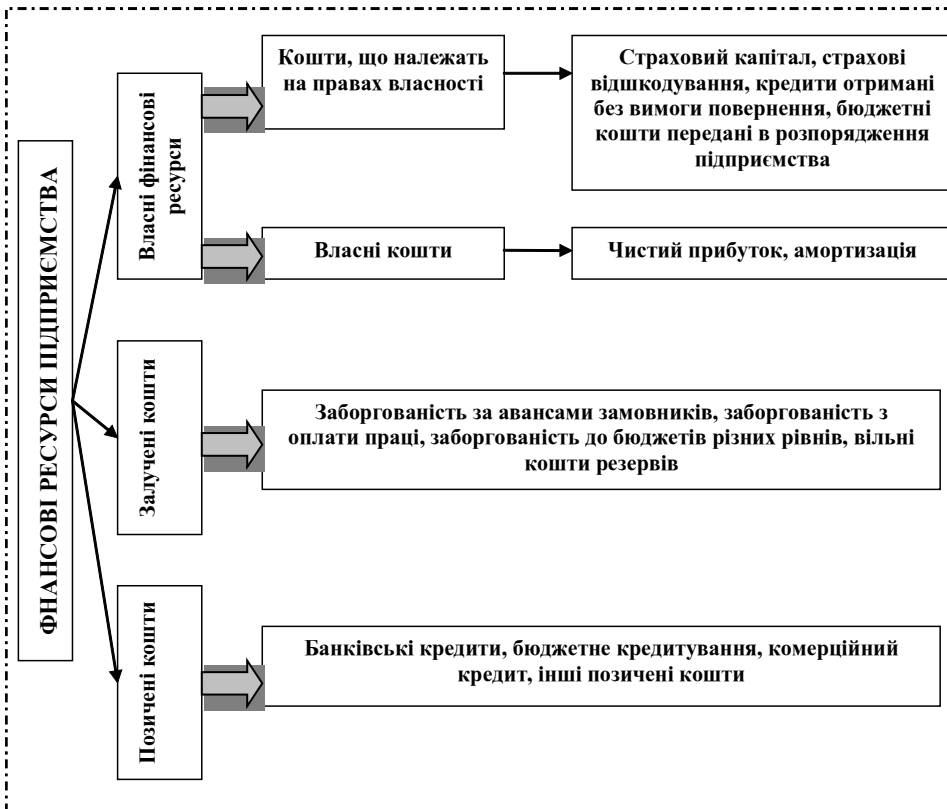


Рис. 1. Структура фінансових ресурсів підприємства

тами можуть виступати як перетворенні фінансові ресурси. Насамперед, це матеріальні цінності, котрі мають ознаки оборотних активів, і виготовляються, вирощуються або утворюються в процесі господарської діяльності. Для аграрного виробництва, на відміну від промисловості, будівництва, транспорту та інших видів економічної діяльності, характерна фактична підміна грошових фінансових ресурсів на матеріальні цінності, що виконують частково роль фінансових ресурсів.

Фінансові ресурси виступають матеріальним вираженням фінансових відносин на рівні суб'єктів господарювання. Фінансові ресурси генерують у собі грошові фонди, а також ту частину грошових коштів, що використовується підприємством у не фондів формі. Структуру фінансових ресурсів підприємства представлено на рисунку 1.

Формування структури фінансових ресурсів має забезпечити таке поєднання власних і позикових джерел фінансування, яке сприятиме зростанню рентабельності капіталу, платоспроможності, фінансової стійкості, зниженню фінансових ризиків та середньозваженої вартості фінансових ресурсів тощо [6].

Волкова Н.А. звертає увагу на те, що зростання частки власних фінансових ресурсів та самофінансування — виступає найбільш дієвим методом досягнення поставлених цілей. Варто зазначити, що стабільного нормативу співвідношення власних і залучених коштів не існує, бо він не може бути загальним для різних галузей і підприємств. Частка власних і залучених фінансових ресурсів у структурі капіталу підприємства залежить від галузевих особливостей [7].

Отже, головним завданням фінансового менеджера будь-якого підприємства є забезпечення достатності фінансових ресурсів для безперервної фінансово-господарської діяльності і формування такої їх структури, котра б сприяла отриманню планової прибутковості, покращенню фінансової стійкості, підтриманню платоспроможності і фінансової безпеки підприємств в кризових умовах господарювання.

Виокремлюють ключові ознаки, котрі притаманні фінансовим ресурсам: формування і використання фінансових ресурсів здійснюється відповідно до правового інформативного забезпечення, фінансові ресурси можуть належати суб'єктам господарювання різних організаційно-правових форм бізнесу або бути зосереджені у суб'єктів фінансового ринку (банківських установах, інвестиційних фондах, компаніях спільного інвестування тощо). Ключовим напрямом використання фінансових ресурсів є відтворення підприємств, соціальне забезпечення робітників та задоволення інших потреб суб'єктів господарювання.

Фінансові ресурси підприємств характеризуються такими властивостями:

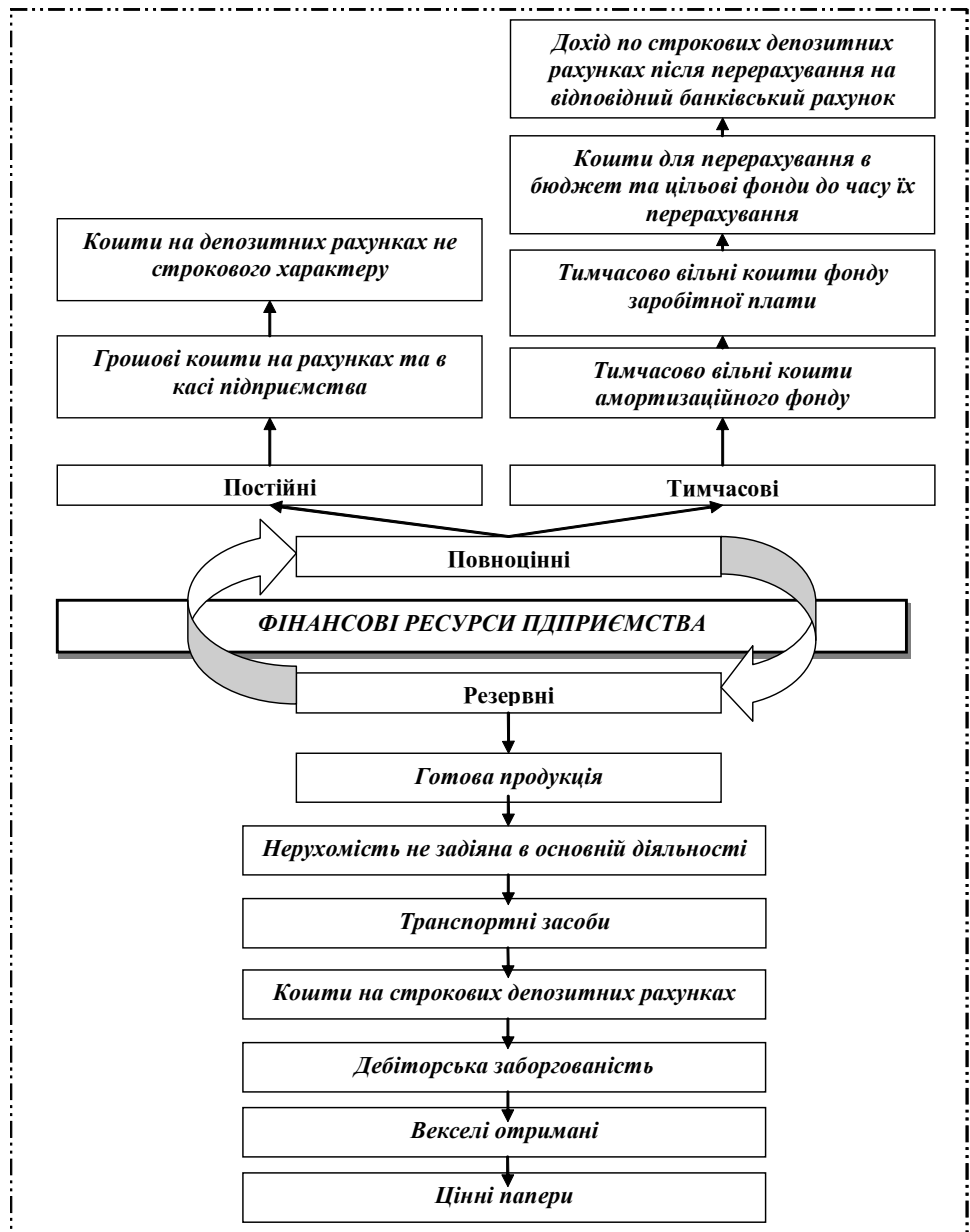


Рис. 2. Класифікація фінансових ресурсів підприємства за критерієм можливості бути засобом виконання фінансових зобов'язань

- фінансові ресурси мають стадію утворення;
- фінансові ресурси відображають ставлення до власності;
- фінансові ресурси мають джерела формування і цілі використання;
- від джерел формування та напрямів використання залежить структура фінансових ресурсів підприємства [8, с. 290—294].

Характеризуючи фінансові ресурси підприємства з фінансової точки зору наголосимо на тому, що вони є:

- об'єктом фінансового управління (у функціонуванні та економічному розвитку підприємства та його практичній діяльності особлива увага приділяється фінансовим ресурсам. Вони є центральним елементом та об'єктом впливу фінансового менеджменту);

- джерелом доходу (особливість фінансових ресурсів як джерела доходу є те, що вони діють відокремлено від інших факторів виробництва. Використання фінансових ресурсів (як джерела доходу) забезпечується формуванням грошових надходжень підприємства у фінансовій та інвестиційній ланках діяльності. Акумуляовані фінансові ресурси використовуються для фінансування реальних та фінансових інвестицій із метою отримання доходу в майбутньому);

— джерелом ризику (між доходом та ризиком постійно існує зв'язок. Чим вищий рівень доходів, тим більший рівень ризику. Фінансові ризики є невід'ємною частиною фінансової діяльності, а їх носієм ризику є фінансові ресурси);

— джерелом погашення фінансових зобов'язань (для діяльності підприємства притаманна постійна кредиторська та дебіторська заборгованість. Така заборгованість може виникати перед державою, власниками, кредиторами та інвесторами і вона потребує погашення.

Для погашення заборгованості підприємства частіше за все використовують фінансові ресурси. Індивідуальні характеристики фінансових ресурсів містять:

— активи з високою трансформаційною здатністю (особливість фінансових ресурсів у тому, що вони не беруть безпосередньої участі в процесі виробництва. Для їх участі у процесі виробництва їх потрібно перетворити в інші активи);

— основний компонент фінансового потенціалу (фінансові ресурси визначають фінансовий аспект потенціалу підприємства. Ліквідність активів і здатність регулювати чисті грошові потоки є базовими елементами для оцінки платоспроможності, фінансової стійкості, кредитоспроможності та інвестиційної привабливості підприємства) [9, с. 263—265].

Не завжди активи підприємства здатні у будь-який час бути використаними для погашення зобов'язань. За таких умов фінансові ресурси доцільно розподілити на дві групи: 1) повноцінні; 2) резервні.

Повноцінними виступають фінансові ресурси, котрі за своєю формою найбільш відповідають вимогам до засобів оплати. Отже, фінансовий ресурс повинен бути ліквідним, загально визнаним еквівалентом вартості товарів, робіт, послуг. У такій групі доцільно виділити дві підгрупи: постійні та тимчасові.

Постійні повноцінні фінансові ресурси характеризуються вільними грошовими коштами на рахунках і в касі, нерозподілений прибуток підприємства, а також кошти на депозитних рахунках спеціального типу, тобто такі, що завжди доступні підприємству. Використання таких коштів часом не обмежено, не є строго цільовими і діючим законодавством не обмежено. Проте це стосується лише коштів, які є власністю підприємства. Варто зауважити, що на рахунках і в касі можуть бути кредитні кошти, котрі в запропонованій класифікації відносяться до іншої групи, а саме: до тимчасових повноцінних ресурсів. Використання тимчасових повноцінних ресурсів у якості засобу сплати фінансових зобов'язань обмежено строком, або до якогось моменту часу, або вони стають доступні до використання після певного моменту.

Класифікацію фінансових ресурсів підприємства за критерієм можливості бути засобом виконання фінансових зобов'язань представлено на рисунку 2.

На нашу думку, така класифікація дасть можливість підвищувати ефективність управління фінансовими ресурсами, адже в кризових умовах господарювання брак фінансових ресурсів відчувається особливо гостро.

ВИСНОВКИ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК

Отже, підсумовуючи вищевикладене зауважимо, що фінансові ресурси виступають найбільш цінним активом підприємства, котрий, постійно обертаючись, забезпечує функціонування інвестиційної, операційної і фінансової діяльності. Значна питома вага фінансових ресурсів для існування підприємства спонукає необхідність своєчасного і якісного аналізу джерел формування активів підприємства. В кризових умовах господарювання оптимізація джерел фінансових ресурсів підприємства повинна ґрунтуватись на критеріях достатності, оптимальності їх співвідношення в залежності від галузевих особливостей і конкретних умов господарювання, економічної доцільності їх залучення та

ефективності. Враховуючи вищевикладене подальші наукові дослідження повинні спрямовуватись на формування власних ресурсів і розширення можливостей використання залученого капіталу, зокрема визначення їх раціональної структури, аналіз доцільності та ефективності використання наявних ресурсів підприємства, з метою досягнення достатнього рівня платоспроможності, зміцнення фінансової стійкості та зростання ринкової вартості загалом.

Література:

1. Про господарські товариства: Закон України від 19.09.1991 № 1576-XII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1576-12> (дата звернення 18.02.2020).
2. Бердар М. Управління процесом формування і використання фінансових ресурсів підприємства на основі логістичного підходу. Актуальні проблеми економіки. 2008. № 5 (83). С. 133—138.
3. Фінанси підприємств / Поддєрьогін А., Білик М., Буряк Л. та ін.: за ред. А. Поддєрьогіна. 7-ме вид. Київ: КНЕУ, 2008. 552 с.
4. Гудзь О. Фінансові ресурси сільськогосподарських підприємств: монографія. Київ: ННЦ ІАЕ, 2007. 578 с.
5. Філімонов О. Фінанси підприємств: Навч. посіб. 2-ге вид., переробл. і допов. Київ: МАУП, 2004. 328 с.
6. Дропа Я.Б., Терешко О.М. Формування фінансових ресурсів підприємств в сучасних умовах розвитку фінансової системи. — URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/01/60-1.pdf> (дата звернення 19.02.2020).
7. Волкова Н.А. Аналітична оцінка оптимізації фінансових ресурсів URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/> (дата звернення 18.02.2020).
8. Лапа А. Фінансові ресурси підприємства та їх оптимізація. Молодіжний науковий вісник УАБС НБУ, Серія: Економічні науки. № 4. 2013. С. 289—297.
9. Кропивцова Н. Особливості формування фінансових ресурсів підприємства. Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі і послуг. 2011. Вип. 1. С. 261—268.

References:

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (1991), "The Law of Ukraine "About companies", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1576-12> (accessed 18 February 2020).
2. Berdar, M. (2008), "Management of process of formation and use of financial resources of the enterprise on the basis of logistic approach", Current problems of the economy, vol. 5, pp. 133—138.
3. Poddjergoghin, A. Bilyk, M. and Burjak, L. (2008), Finansy pidpryjemstv [Business finance], KNEU, Kyiv, Ukraine.
4. Ghudzy, O. (2007), Finansovi resursy sil'skogospodarskykh pidpryjemstv [Financial resources of agricultural enterprises], NNC IAE, Kyiv, Ukraine.
5. Filimonov, O. (2004), Finansy pidpryjemstv [Business finance], MAUP, Kyiv, Ukraine.
6. Dropa, Ya.B. and Tereshko, O.M. (2017), "Formation of financial resources of enterprises in modern conditions of development of financial system", [Online], available at: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/01/60-1.pdf> (Accessed 19 February 2020).
7. Volkova, N.A. (2015), "Analytical evaluation of financial resources optimization", [Online], available at: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/> (Accessed 18 February 2020).
8. Lapa, A. (2013), "Financial resources of the enterprise and their optimization", UABS NBU Youth Scientific Bulletin, Series: Economic Sciences, vol. 4, pp. 289—297.
9. Kropivcova, N. (2011), "Features of formation of financial resources of the enterprise", Economic strategy and prospects for development of trade and services, vol. 1, pp. 261—268.

Стаття надійшла до редакції 19.02.2020 р.