

УДК 338.12:656.2

DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2022-1-10>**Каличева Н.Є.***доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом**Українського державного університету залізничного транспорту***Масан В.В.***аспірант**Українського державного університету залізничного транспорту***Лобанова Є.В.***студентка**Українського державного університету залізничного транспорту***Kalicheva Natalia***Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,
Professor Department of Economics and Management of Industrial
and Commercial Business
Ukrainian state university of railway transport***Masan Vadim***Postgraduate Student**Ukrainian State University of Railway Transport***Lobanova Eugenia***Student**Ukrainian State University of Railway Transport*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ ЯК ЧИННИК СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ENSURING THE SUSTAINABILITY OF THE ECONOMIC SYSTEM AS A FACTOR OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

АНОТАЦІЯ

У статті розкрито сутність та особливості стійкості економічної системи як необхідної умови забезпечення розвитку економіки країни, у тому числі підприємств залізничного транспорту, які є складниками транспортної системи. Наведено основні аспекти стійкості економічної системи та роль державного управління для її забезпечення за нестабільності економічного середовища. Розглянуто чинники впливу на забезпечення стійкості економічної системи, серед яких визначальну роль має конкуренція як чинник регулювання ринку. Визначено підходи до управління економічною стійкістю підприємств залізничного транспорту у сучасних умовах. Обґрунтовано, що сутність стійкого розвитку підприємств залізничного транспорту базується на державному регулюванні та можливостях їхнього розвитку під впливом чинників зовнішнього й внутрішнього середовища.

Ключові слова: стійкість, стабільність, конкуренція, державне регулювання, ринок, підприємства залізничного транспорту.

ANNOTATION

Currently, in an unstable economic situation for each company to ensure sustainable operation. A significant proportion of enterprises focus on achieving sustainability and stability and achieve the outlined objectives through effective management in the implementation of an effective competitive development strategy. The problem of sustainable development of railway transport enterprises is relevant both in terms of forming effective mechanisms for ensuring the stability of the country's economy, and as a factor in adapting to global challenges. After all, transport, including rail, is the foundation of the modern economy. The functioning and development of all sectors of the economy, enterprises, their associations and complexes depend on its activities. One of the

main forms of struggle for survival, an effective mechanism for selection and regulation in a market economy is competition. Competition is the competition between economic, market actors for markets in order to obtain the greatest profits. State intervention in the economy under conditions when the system is balanced and the structure of the economy – rational, becomes redundant. But within a real, not an idealized free market, when a person is confronted with reality, when state control is weakened, the economic system can be transferred from a state of resilience to instability, leading to imperfect competition. Unfortunately, a real market economic system can be stable for a long period of time only if the state intervenes in the economy. Thus, in the conditions of instability of development of global economic processes and directions of economic development the question of maintenance of stability of economic system remains the urgency. This leads to the need for the state to create economic incentives for all market participants in order to ensure their sustainability. Continuous and comprehensive optimization of business processes, improving the principles of management of structural units of the industry, focusing on improving the efficiency of transport production and maintaining competitiveness in the long run are among the main areas of sustainability of railway transport enterprises; implementation of the transition to innovative railway transport while maintaining the unity of management in all parts of the transportation process; maintaining competitiveness compared to other market participants; development and implementation of new organizational and technological solutions, etc.

Keywords: sustainability, stability, competition, government regulation, railway transport market.

Постановка проблеми. В умовах нестабільної економічної ситуації для кожного підприємства

на перший план виходить забезпечення сталого функціонування. Значна частка підприємств орієнтується на досягнення стійкості та стабільності і реалізує окреслені завдання шляхом управління за здійснення ефективної стратегії розвитку.

Забезпечити нормальне функціонування складної економічної системи спроможна лише держава. Державне регулювання економіки – це діяльність щодо створення правових економічних і соціальних передумов, необхідних для стійкого функціонування економічної системи в сучасних нестійких економічних умовах згідно із цілями й пріоритетами державної економічної політики заради реалізації національних інтересів [1].

Проблема сталого розвитку підприємств залізничного транспорту актуальна як із погляду формування ефективних механізмів забезпечення стабільності економіки країни, так і як чинник адаптації до глобальних світових викликів, адже транспорт, у тому числі й залізничний, є фундаментом сучасної економіки. Від його діяльності залежать функціонування та розвиток усіх галузей економіки, підприємств, їх об'єднань і комплексів держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тема дослідження питань забезпечення стійкості підприємств залізничного транспорту є досить популярною. Зокрема, В.Л. Дикань розкриває фундаментальні розробки щодо ефективності роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем [2]. Функціонування та забезпечення ефективності розвитку залізничного транспорту знайшли своє відображення у працях О.І. Зоріної, В.О. Овчиннікової, І.В. Токмакової, А.І. Шевченко, В.П. Яновської [3–7]. Проте, незважаючи на ґрунтовні наукові дослідження та практичні розробки, низка питань методологічного, теоретичного й методичного характеру залишилися нерозв'язаними.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Оцінюючи у цілому вагомість розробок даних науковців для забезпечення ефективного розвитку галузі, варто вказати на те, що в умовах нестійкості зовнішнього середовища реальний стан підприємств залізничного транспорту потребує формування нових базових позицій, що визначить підходи до подальшого розвитку підприємств галузі з метою повноцінного використання наявного потенціалу та подолання розриву стану вітчизняної транспортної системи порівняно з міжнародними вимогами.

Формулювання цілей статті. Мета статті полягає у розробленні сценаріїв забезпечення сталого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах нестійкості економічної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Метою діяльності економічної системи є взаємозалежність таких головних царин: власного виробництва, грошово-фінансової системи,

системи управління, соціальної та економічної сфери, котра залежить від таких чинників, як інфляція, безробіття, приріст виробництва, рівень бюджетного дефіциту, торговельний і платіжний баланси, процентні ставки, національні заощадження тощо.

Стійкість економічної системи проявляється у здатності бути стабільною за переходу її від початкового стану до заданого стану зростання чи спаду, що відбувається за умов, коли жоден із множини її чинників (інфляція, приріст виробництва, безробіття тощо) не перевищує граничні показники [8].

Стійкість економічної системи – це закономірність економічного зростання, а коливання економічних систем – це «природний» процес світової економіки, що виражається як ринкове саморегулювання.

Сьогодні забезпечення програмного руху національної економіки шляхом «збурення» і «гасіння» економічних кризових циклів залежно від розробленої стратегії економічного розвитку та економічної політики є доповненням саморегулювання ринку та розвиває, робить більш інтелектуальним і адаптованим до наявних умов усі суб'єкти господарювання [9].

Однією з основних форм боротьби за виживання, ефективним механізмом відбору та регулювання в ринковій економіці є конкуренція.

Конкуренція – це змагання між економічними, ринковими суб'єктами за ринки з метою отримання найбільших прибутків [10]. В економічній теорії розрізняють такі типи конкуренції: конкуренцію вільного ринку, недобросовісну, монополістичну та олігополістичну конкуренцію.

Конкуренція вільного ринку визначається попитом і пропозицією на ринку за умови наявності на ньому великої кількості виробників, продавців і покупців. На такому ринку жоден із продавців і покупців не здатен вплинути на ціну та обсяги продажу. Таку конкуренцію називають справедливою або досконалою. В економічній системі вона є чинником, що забезпечує стійкість економічної системи.

Утрусання держави в економіку за умов, коли система є врівноваженою і структура економіки – раціональною, стає зайвим. Але в межах реального, а не ідеалізованого вільного ринку, коли людина стикається з дійсністю, за послаблення контролю з боку держави може відбутися переведення економічної системи зі стану її стійкості до нестійкості, що призводить до недосконалої конкуренції. На жаль, реальна ринкова економічна система може бути стійкою на великому проміжку часу лише за умови втручання держави в економіку.

Монополістична та олігополістична конкуренція є найбільш поширеною у світі, насамперед у розвинутих країнах. Якщо для вільної конкуренції характерна стихійність, то для монополістичної та олігополістичної – планомірність.

У контексті світових кризових явищ проблема формування стійкої конкурентоспроможності набула особливої актуальності через постійну трансформацію зовнішнього середовища та недостатнє науково-методичне обґрунтування аспектів формування та реалізації економічної стійкості підприємств.

Необхідно відзначити, що спрощений підхід до формування конкурентного середовища, розгляду конкуренції та монополії в межах галузевої структури не враховує реальну конкурентну ситуацію в рамках геоekonomіки, сприяє наростанню нестійкості економічної системи та, отже, не відповідає умовам адаптації до вимог світової кон'юнктури, до запитів глобалізації економіки, що є особливо актуальним для підприємств залізничного транспорту [10].

У сфері залізничного транспорту вільний ринок спрацьовує частково і має суттєві недоліки. Передусім це виявляється в реалізації ідеї вільного ринку – вільної конкуренції, адже залізничний транспорт є природною монополією. Хоча сьогодні йде активна робота щодо запровадження ринкових механізмів роботи галузі, зокрема через відкриття ринку залізничних перевезень шляхом допуску приватних перевізників до залізничної інфраструктури.

Суттєвим недоліком формування вільного ринку у сфері залізничного транспорту є потреба в реалізації неконкурентних послуг, без яких суспільство обійтися не може. Тому держава має взяти на себе реалізацію політики забезпечення рівномірного розвитку галузі, підтримки її соціального ефекту тощо [11].

Основною метою державної економічної політики в ринковій системі є рівноцінна, однакова турбота як про оптимальне функціонування ринкового механізму, так і про базові суспільні цінності: економічні, гуманітарні, політичні права людини, свободу, соціальну справедливість, безпеку і прогрес. Тим більше що повна нездатність ринку виконувати суспільно необхідні функції виявляється за:

- формування раціональної структури економіки;
- регулювання відносин у самому ринку;
- забезпечення суспільними благами;
- вирішення питань державної оборони та безпеки, а також пожежної безпеки та надзвичайних ситуацій;
- соціального забезпечення малозабезпечених верств населення, розв'язання проблеми зайнятості;
- цілковитого неспрацьовування ринку в перехідний період;
- створення умов для того, щоб наука стала безпосередньою виробничою силою;
- забезпечення якості робочої сили на ринку праці, що визначається рівнем освіти, кваліфікації, станом здоров'я;
- вирішення проблем рівномірного розвитку регіонів, їхніх виробничих сил, забезпечення зайнятості населення;

- несумісності сутності ринку з головним принципом функціонування складних, великих систем, а саме з потребою розроблення стратегії та проведення економічної політики розвитку всієї соціально-економічної системи, а звідси – зі створенням розгалуженої системи збору та обробки інформації, реалізації економічного програмування, планування та прогнозування;

- вирішення проблем глобального ризику: екології, ядерної безпеки, загрози, що несе зброя масового знищення; нав'язування світу ідеології ринкового фундаменталізму тощо.

Головними механізмами, які мають суб'єкти державної економічної політики для проведення тих чи інших регулюючих заходів, є інформаційні та консультативні, фінансові, примусові та адміністративні, а також короткострокові та довгострокові.

Примусові та адміністративні механізми (заборона, норми, дозволи, ліцензії, накази) – це засоби сильного втручання в економіку. Їх запровадження потребує створення відповідної державної системи контролю та системи планування.

Важливим інструментом державного регулювання економіки та засобом реалізації індикативних планів є державний бюджет. Бюджетний вплив на економіку здійснюється через фіскальну політику. Бюджетна політика може бути як пасивною (її головне завдання – зменшення дефіциту бюджету), так і активною (стимулювання економічного зростання незалежно від рівня дефіциту, а також цільове використання емісії як каталізатора росту). Ефективними механізмами примусового державного регулювання для залізничного транспорту є державне замовлення, регулювання тарифів, контроль за станом інфраструктури і т. д.

Фінансові механізми – досить розповсюджений засіб реалізації державної економічної політики (фінансова допомога, субсидії, пільгове оподаткування в найрізноманітніших формах). Фінансові механізми належать до так званого опосередкованого регулювання. Система фінансового стимулювання є ефективним засобом протекціонізму, захисту власного ринку та виробництва.

Заходи інформаційного та консультативного типу менш ефективні порівняно з попередніми, але інколи доцільніші. В окремих випадках за допомогою засобів масової інформації активізують громадську думку щодо тієї чи іншої проблеми, тому вони мають особливе значення.

Економічне зростання – це збільшення масштабів сукупного виробництва і споживання в країні, що характеризується насамперед такими макроекономічними показниками, як валовий національний продукт, валовий внутрішній продукт, середня заробітна плата, рівень пенсій, стипендій та інших соціальних виплат. Економічне зростання вимірюється темпами приросту цих показників за певний час, як правило, рік [8]. Економічне зростання можливе лише тоді,

коли забезпечено ліквідність товарів і послуг, вироблених у країні, і населення має достатню купівельну спроможність [12].

Для здолання спаду виробництва та відродження економічного зростання потрібна макроекономічна стабілізація, необхідними умовами якої є стабілізація національної валюти та антиінфляційне регулювання [13].

Отже, для виходу з кризи та переходу до стану економічного зростання підприємствам залізничного транспорту потрібно змінити підходи до ведення господарської діяльності шляхом:

- створення механізму забезпечення захисту інвестиційних вкладень у розвиток та стимулювання інноваційної діяльності в галузі;

- формування підходів до підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту;

- переходу до економічно обґрунтованих тарифів;

- розроблення заходів щодо стимулювання конкурентних переваг вантажо- та пасажироперевезень порівняно з іншими видами транспорту.

Висновки. Таким чином, в умовах нестабільності розвитку глобальних економічних процесів та напрямів економічного розвитку питання забезпечення стабільності економічної системи зберігає свою актуальність. Це призводить до необхідності створення державою економічних стимулів для всіх учасників ринку з метою забезпечення їхньої стійкості.

Безперервна та комплексна оптимізація бізнес-процесів, удосконалення принципів управління структурними підрозділами галузі, націленість на підвищення ефективності транспортног виробництва та підтримання конкурентоспроможності в довгостроковій перспективі є одними з основних напрямів забезпечення стійкості підприємств залізничного транспорту, що досягається за рахунок зниження рівня собівартості послуг, здійснення переходу до інноваційного залізничного транспорту при збереженні єдності управління у всіх ланках перевізного процесу, підтримки конкурентоспроможності порівняно з іншими учасниками ринку, розроблення та реалізації нових організаційних та технологічних рішень тощо.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Дикань В.Л., Толстова А.В. Розвиток економіки України на основі принципу рівноправності відносин держави, бізнесу та суспільства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 63. С. 9–19.
2. Дикань В.Л., Коринь М.В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 33. С. 13–19.
3. Зоріна О.І. Модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. Вип. 37. С. 117–124.

4. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
5. Токмакова І.В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2015. 403 с.
6. Шевченко А.І. Сталий розвиток залізничного транспорту України з позицій економічної безпеки. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 1(32). С. 116–124.
7. Яновська В.П., Гарматюк Н.В. Сучасні стратегії розвитку залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія «Економіка і управління»*. 2018. № 42(2). С. 55–65.
8. Козловський С.В. Забезпечення стійкості та розвитку сучасних економічних систем : монографія. Вінниця : Нілан ЛТД, 2017. 554 с.
9. Ареф'єва О.В., Городинська Д.М. Економічна стійкість підприємства: сутність, складові та заходи з її забезпечення. *Актуальні проблеми економіки*. 2008. № 8(86). С. 83–90.
10. Каличева Н.Є. Методологічні аспекти підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту за рахунок управління конкурентними позиціями. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2017. Вип. 27. Ч. 1. С. 139–142.
11. Токмакова І.В. Адаптивна система управління інноваційним розвитком залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 57. С. 137–143.
12. Каличева Н.Є., Сударська І.В. Теоретико-прикладні аспекти розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах структурних зрушень в економіці. *Економічний простір*. 2020. № 159. С. 71–74.
13. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі. *Наука й економіка*. 2015. Вип. 4(40). С. 117–120.

REFERENCES:

1. Dykan V.L., Tolstova A.V. (2018). Rozvytok ekonomiky Ukrainy na osnovi pryntsyphu ravnopravnosti vidnosyn derzhavy, biznesu ta suspilstva. [Development of the economy of Ukraine on the basis of the principle of equality of relations between the state, business and society]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 63, pp. 9-19.
2. Dykanj V.L., Korinj M.V. (2011). Efektyvnist roboty transportnoji systemy Ukrainy v umovakh globalizaciji ekonomichnykh system. [The efficiency of the transport system of Ukraine in the conditions of globalization of economic systems]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 33, pp. 13-19.
3. Zorina O.I. (2012). Model' stiykoho sotsial'no -ekonomichnoho rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy [Model of sustainable socio-economic development of railway transport in Ukraine]. *Bulletin of Transport and Industrial Economics*, vol. 37, pp. 117 – 124
4. Ovchynnikova V.O. (2017). *Strategichne upravlinnja rozvytkom zaliznychnogho transportu Ukrainy: monoghrafija*. [Strategic management of the development of railway transport of Ukraine: a monograph]. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport, (in Ukrainian), 427 p.
5. Tokmakova I.V. (2015). *Zabezpechennja gharmonijnogho rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy: monoghrafija* [Ensuring the harmonious development of rail transport in Ukraine: a monograph]. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport, (in Ukrainian), 403 p.

6. Shevchenko A.I. (2017). Stalyy rozvytok zaliznychnoho transportu Ukrayiny z pozytsiy ekonomichnoyi bezpeky. [Sustainable development of railway transport of Ukraine from the standpoint of economic security]. *Bulletin of Economic Science of Ukraine*, no 1 (32), pp. 116–124.
7. Yanovska, V.P., Harmatiuk, N.V. (2018). Suchasni stratehiyi rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Modern strategies for the development of railway transport in Ukraine]. *Collection of scientific works of the State University of Infrastructure and Technology. Ser.: Economics and Management*, no. 42 (2), pp. 55–65.
8. Kozlovskiy S. (2017). Zabezpechennia stiykosti ta rozvytku suchasnih ekonomichnih system [Ensuring sustainability and development of modern economic systems], TOV "NilanLTD", Vinnitsa, Ukraine.
9. Aref'yeva O.V., Horodyns'ka D.M. (2008). Ekonomichna stiykist' pidpryyemstva: sutnist', skladovi ta zakhody z yiyi zabezpechennya. [Economic stability of the enterprise: the essence, components and measures for its provision], *Current problems of economics*, vol. 8 (86), pp. 83-90.
10. Kalicheva N.E. (2017). Metodologichni aspekty pidvyshennja konkurentospromozhnosti pidpryyemstv zaliznychnoho transportu za rakhunok upravlinnja konkurentnyimi pozycijami [Methodological aspects of increasing the competitiveness of railway companies through the management of competitive positions]. *Scientific Herald of Kherson State University. Series: Economic Sciences*, vol. 27, no 1, pp. 139 – 142.
11. Tokmakova I.V. (2017). Adaptivna sistema upravlinnja innovatsiinym rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrainy. [Adaptive management system of innovative development of railway transport in Ukraine]. *Bulletin of Transport and Industrial Economics*, no. 57, pp. 137–143.
12. Kalicheva N.E. Sudarska I.V. (2020). Teoretyko-prykladni aspekty rozvytku pidpryyemstv zaliznychnoho transportu v umovakh strukturnykh zrushen' v ekonomitsi. [Theoretical and applied aspects of the development of railway transport enterprises in the conditions of structural changes in the economy]. *Economic space*, no 159, pp. 71-74.
13. Kalicheva N. (2015). Problemi ta perspektivi rozvitku ekonomiki Ukraïni v suchasnij svitovij ekonomichnij sistem. [Problems and prospects of economic development of Ukraine in the modern world economic system]. *Science and Economics*, vol. 4 (40), pp. 117 – 120.