

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ГОСПОДАРСТВА ТА
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ

КРИКАВСЬКИЙ ВІКТОР ЄВГЕНОВИЧ

УДК 336.764 (075.8)

ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ
БУДІВНИЦТВА ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Рівне – 2020

Дисертацією є рукопис

Робота виконана на в Національному університеті водного господарства та природокористування Міністерства освіти і науки України

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Савіна Наталія Борисівна
Національний університет водного господарства та природокористування Міністерства освіти і науки України, проректор з наукової роботи та міжнародних зв'язків

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Юринець Зорина Володимирівна
Львівський національний університет імені Івана Франка Міністерства освіти і науки України, професор кафедри менеджменту

кандидат економічних наук, доцент
Бортнік Світлана Миколаївна
Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки Міністерства освіти і науки України, доцент кафедри економіки, безпеки та інноваційної діяльності

Захист відбудеться « ____ » _____ 2020 року о ____ год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 47.104.03 у Національному університеті водного господарства та природокористування Міністерства освіти і науки України за адресою: 33028, м. Рівне, вул. Соборна, 11, ауд. 103.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Національного університету водного господарства та природокористування за адресою: 33002, м. Рівне, вул. Олекси Новака, 75.

Автореферат розісланий « ____ » _____ 2020 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Н.Б. Кушнір

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Стратегія інвестиційного розвитку економіки України вимагає відповідної державної політики, зорієнтованої передусім на консеквентність та мультиплікативність дій. Важливим напрямом державної інвестиційної політики є сфера будівництва, промислового та цивільного, зокрема інфраструктурного характеру. З огляду на особливості цієї сфери, узалежнені, передусім, великою тривалістю введення в експлуатацію, гетерогенічністю стейкхолдерів із часто різноскерованими цілями, істотною реляцією між раціональністю і ірраціональністю тощо, окремі інвестиційні рішення у сфері будівництва інфраструктурних об'єктів мають більше відмінностей/унікальностей, ніж подібностей/уніфікацій. Це відповідним чином стримує впровадження цілісної стандартизації таких рішень, однак не суперечить щодо можливості стандартизації процесів, підпроцесів, завдань, операцій.

Однією з таких засад стандартизації процесів у будівництві може розглядатися концепція логістики як інструмент ідентифікації логістичних процесів у будівництві з метою їх наступної оптимізації. Зокрема, такі категорії логістичної теорії як запаси та тривалість у будівництві часто набувають критичного значення. І хоч проблема девелопменту дещо затьмарила логістичні проблеми у будівництві, вони все ж залишаються актуальними по сьогоднішній день попри наявність численних інноваційних рішень та досліджень.

До найбільш важливих наукових результатів варто віднести дослідження проф. Поповиченко І.В., Савіної Н.Б., які імплементували теорію логістики у прийняття управлінських рішень в інвестування та будівництво. Проблемами інвестиційного забезпечення економіки України і державним регулюванням інвестиційної діяльності займалися такі українські вчені як Дейнеко Л.В., Кузьмін О.Є., Музиченко А.С., Майорова Т.В., Мальчик М.В., Дука А.П., Юринець З.В., Безтелесна Л. І., Люльчак З.С., Швайка Л.А., Бортнік С.М., Борщ Л.М., Ткаченко А.М., Скворцов І.Б., Ковшун Н.Е. та інші науковці. Проблеми формування, удосконалення логістичних систем та управління логістичними процесами досліджували в різні періоди вітчизняні та зарубіжні вчені, серед яких вагомий внесок внесли М.Ю. Григорак, Є.В. Крикавський, Р.Р. Ларіна, І.П. Міщук, М.А. Окландер, О.М. Тридід, Л.В. Фролова, Н.І. Чухрай, Л.Я. Якимишин, Я. Вітковські, Ч. Сковронек, В.В. Смиричинський, Е. Голембська, Дж. Койль, Х.-К. Пфоль та ін. Теоретичному осмисленню застосування концепції логістики у діяльність підприємств будівельної галузі присвячені праці Черчати А.О., Кравчуновської Т.С., в яких актуалізовані та адаптовані до специфіки галузі типові логістичні рішення. Водночас, недостатньо дослідженими є питання, пов'язані з будівництвом об'єктів логістичної інфраструктури у контексті державної інвестиційної політики.

Викладене обумовлює актуальність теми, визначає мету та завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота є результатом наукових досліджень, виконаних автором згідно з планами науково-дослідних робіт Національного університету водного господарства та природокористування Міністерства освіти і науки України протягом 2015-2019 рр. («Актуальні проблеми теорії та практики маркетингу і логістики в Україні» (номер

державної реєстрації 0114U001136); «Розвиток систем управління національною економікою» (номер державної реєстрації 0118U100443); «Розробка теоретико-методологічних засад модернізації інституційного механізму державного управління процесами сталого просторового розвитку» (номер державної реєстрації 0111U002195), де дисертантом ідентифіковано засади імплементації логістичної концепції в систему управління будівництвом з метою удосконалення державної інвестиційної політики в капітальному будівництві, проведено факторні дослідження вартісно-часових параметрів логістичних потоків на будівельних об'єктах, ідентифіковано основні логістичні проблеми в будівництві і детермінанти інжинірингу логістичних систем в будівництві.

Мета дисертаційної роботи полягає в обґрунтуванні теоретико-методичних засад та практичних рекомендацій щодо формування державної інвестиційної політики у сфері будівництва логістичної інфраструктури.

Об'єкт дослідження – процеси удосконалення державної інвестиційної політики у будівництві.

Предмет дослідження – теоретичні та методико-прикладні основи формування державної інвестиційної політики у будівництві логістичної інфраструктури.

Завдання дисертаційної роботи:

- розробити концепційні засади формування державної політики інвестування у будівництво інфраструктури;
- імплементувати модель інноваційного розвитку економіки у державну інвестиційну політику будівництва її інфраструктури;
- ідентифікувати механізми підвищення результативності державної інвестиційної політики у сфері створення логістичної інфраструктури;
- запропонувати методичний підхід забезпечення стратегічної та операційної інтеграції логістичної інфраструктури країни з інфраструктурою суб'єктів господарювання;
- упровадити науково-прикладні положення моделювання сценаріїв розвитку будівельного ринку України;
- обґрунтувати напрями державної інвестиційної політики у процеси реалізації / будівництва логістичної інфраструктури;
- удосконалити процесний підхід до сегментування та вибору постачальників будівельних матеріалів;
- розробити структурно-семантичну модель державної інвестиційної політики для умов створення логістичної інфраструктури країни.

Методи дослідження. Під час виконання дисертаційної роботи застосовано як загальнонаукові, так і спеціальні методи дослідження: історико-логічний метод, методи аналізу – для ідентифікації понять «державна інвестиційна політика» та «логістична інфраструктура», для обґрунтування особливостей логістичних потоків у будівництві, (підр. 1.1); методи аналізу, синтезу та порівняння – для виявлення логістичних проблем в будівництві, інтерпретації моделі Дюпона, що дозволило сформулювати концепційні засади державної інвестиційної політики (підр. 1.2); статистичні методи обробки результатів опитування для моделювання сценаріїв розвитку будівельного ринку в Україні та обґрунтування індикаторів їх реалізації (підр. 2.1); методи ретроспективного аналізу, моделювання, метод наукового

узагальнення та систематизації – для ідентифікації моделі інноваційного розвитку економіки як складової інвестиційної політики будівництва логістичної інфраструктури (підр. 1.3) адаптації моделі TDABC для стратегічної та операційної інтеграції логістичної інфраструктури і раціоналізації процесів постачання на будівельних об'єктах (підр. 1.3), розроблення структурно-семантичної моделі формування державної інвестиційної політики в сфері будівництва логістичної інфраструктури (підр. 3.1), для сегментування постачальників будматеріалів у 3-мірному просторі і вдосконалення процесів будівництва на операційному рівні, підвищення надійності поставок (підр. 3.2), забезпечення впровадження корпоративних цінностей і засад сталого розвитку будівництва логістичної інфраструктури (підр. 3.3); методи теорії систем і системного аналізу – для оцінювання впливу державної інвестиційної політики на розвиток будівельної галузі в Україні і, зокрема, Львівського регіону (підр. 2.1); методи індукції і дедукції – для ідентифікації типових цільових конфліктів у будівництві та їх наслідків (підр. 2.2), обґрунтування особливостей в управлінні запасами в будівельному секторі (підр. 2.2), для формування матриці цінностей на основі сталого розвитку підприємства будівельної галузі (підр. 3.3); комплексний ABC/XYZ/KLM-метод – для удосконалення концепції JIT в постачанні підприємств в сфері будівництва логістичної інфраструктури (підр. 2.3).

Емпіричною та фактологічною базами дослідження слугували наукові результати українських та закордонних авторів з проблем інвестиційного забезпечення економіки України, державного регулювання інвестиційної діяльності, удосконалення логістичних систем та управління логістичними процесами, нормативні акти органів державного управління, матеріали Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Міністерства інфраструктури України, статистичні джерела Держкомстату України, Львівського обласного комітету статистики, статистична звітність про діяльність будівельних підприємств, інформація, авторські спостереження, результати самостійно проведеного опитування.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у розвитку теоретичних і методичних положень щодо формування державної інвестиційної політики у сфері будівництва логістичної інфраструктури.

Основні положення дисертаційної роботи, що визначають її наукову новизну, полягають у такому:

вперше:

– розроблено структурно-семантичну модель формування державної інвестиційної політики створення та експлуатації логістичної інфраструктури, яка скерована на консолідацію доступних за ціною та умовами використання інвестиційних ресурсів, солідарну відповідальність всіх зацікавлених сторін за ймовірні фінансові ризики та включає в себе блоки: основних засад / принципів; структурованих цілей, механізмів, засобів та інструментів їх досягнення, що забезпечує повну відповідність цієї політики умовам упровадження системи девелопменту інфраструктурних об'єктів;

удосконалено:

– концепційні засади формування державної політики інвестування у будівництво інфраструктури, яка передбачає врахування існуючих проблем у

будівництві (зокрема, створення запасу, пов'язаного із сезонністю будівництва, запасу у вигляді незавершеного виробництва, відсутністю логістичних центрів), та оригінальну інтерпретацію моделі Дюпона, адаптовану до виявлених проблем, що дозволяє досягти результативності державної політики через узгодженість витрат і часу;

– з метою підвищення ефективності державної інвестиційної політики змістовну частину її концепції у сфері створення логістичної інфраструктури шляхом виокремлення та ресурсного забезпечення, засобів державного впливу, таких як нормативи, ринкові засоби інвестиційної привабливості (співфінансування, пільгове оподаткування, державні гарантії тощо) та методів диференційованого впливу щодо інституційної, організаційної та інформаційної підтримки потенційних інвесторів;

– процесний підхід до сегментування постачальників будівельних матеріалів, використання якого в розвиток існуючих двохфакторних моделей дозволяє позиціонувати постачальників у тривимірному просторі, а відтак, більш повно удосконалити характер відносин у процесі будівництва на засадах корпоративних цінностей, прав та потреб зацікавлених сторін, включаючи власний персонал, клієнтів, акціонерів, постачальників та місцеву громаду;

набули подальшого розвитку:

– положення щодо ідентифікації структури інноваційної складової в державній інвестиційній політиці будівництва інфраструктурних об'єктів, яка відрізняється тим, що формує засади диференційованої побудови такої політики, скерованої на гармонізований інноваційний розвиток п'яти основних чинників процесу будівництва: працівники, будівельні матеріали, будівельна техніка та будівельні технології, а також системне оцінювання результативності, а, відтак, забезпечує отримання мультиплікативного стратегічного ефекту цього процесу під час та після його реалізації (в експлуатації);

– методичний підхід забезпечення стратегічної та операційної інтеграції логістичної інфраструктури країни з інфраструктурою суб'єктів господарювання (вантажовласників, логістичних операторів тощо), який в доповнення до існуючих практик передбачає використання результатів упровадження моделі TDABC як універсального інструмента розв'язання вартісно-часових конфліктів як на макрорівні, так і на мікрорівні включно до операцій постачання;

– науково-прикладні положення щодо оцінки ймовірності настання відповідного сценарію розвитку будівельного ринку України на основі використання результатів економіко-математичного моделювання його соціальних, економічних, технологічних, нормативно-правових і демографічних параметрів та відповідного обґрунтування індикаторів такої оцінки. Це дозволило запропонувати консервативну стратегію (max-min) як найбільш доцільну;

– на підставі результатів дослідження джерел та умов виникнення цільових конфліктів у будівництві розвинуто напрями реалізації державної інвестиційної політики, які окрім традиційних, скерованих переважно на формування інвестиційної привабливості, передбачають уточнення співзалежності складових логістичних витрат і часу перебігу будівництва логістичної інфраструктури та враховують цільові конфлікти, що дало можливість структурувати відповідну державну інвестиційну політику на засадах упровадження девелоперського проекту повного циклу.

Практичне значення отриманих результатів. До результатів практичного спрямування віднесено:

- рекомендації щодо ідентифікації інноваційної складової у складі диференційованої державної інвестиційної політики у процесі реалізації інфраструктурних об'єктів;
- обґрунтовані напрями формування та реалізації державної інвестиційної політики у сфері створення транспортно-логістичної інфраструктури, скеровані на виокремлення відповідних механізмів, методів та засобів;
- висновки щодо удосконалення державної інвестиційної політики шляхом включення у сферу її впливу не тільки фази інвестиційної привабливості, але і фази будівництва та експлуатації інфраструктурного об'єкта, як це має місце в системі девелопменту.

Результати дисертаційного дослідження використовуються виконавчим комітетом департаменту управління економіки міста Рівненської міської ради (довідка № 08-329 від 03.10.2019 р.) при розробці, внесенні змін та контролі виконання «Стратегічного плану економічного розвитку м. Рівного» та «Програми розвитку малого і середнього підприємництва в місті Рівному на 2018-2019 роки» шляхом використання адаптованої моделі Дюпона до умов будівельного виробництва в політиці ціноутворення в будівельному комплексі; виконавчим комітетом департаменту управління капітального будівництва Рівненської міської ради (довідка № 12-58 від 25.06.2019 р.) при обґрунтуванні рекомендацій будівельним організаціям щодо зниження витрат та скорочення обсягів незавершеного будівництва, спрямованих на раціоналізацію процесів постачання; департаментом дорожнього господарства, транспорту і зв'язку Львівської обласної державної адміністрації у процесі розробки і осучаснення стратегічних завдань розвитку логістичної інфраструктури на території Львівської області (довідка № 1-1/3714-4 від 17.09.2019 р.); ТОВ «Росан-Цінні Папери» для активізування партнерських відносин з контрагентами та клієнтами згідно моделі «ступінь вкладених фінансових ресурсів – інтенсивність споживання – рівень насичення ринку», що уможливорює розвиток поведінки ощадливості, а відтак підвищення стійкості до бізнес-ризиків (довідка № 67 від 12.09.2019 р.).

Результати дослідження і розробок, отриманих при виконанні дисертаційної роботи, використовуються у навчальному процесі Національного університету водного господарства та природокористування Міністерства освіти і науки України (довідка № 11/09/1 від 25.10.2019 р.) при викладанні дисциплін за спеціальністю 075 «Маркетинг»: «Логістичний менеджмент», «Стратегічний менеджмент», «Логістика».

Особистий внесок здобувача. Наукові результати, викладені в дисертації й виносяться на захист, отримані автором особисто. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використані лише ті ідеї та положення, які становлять індивідуальний внесок автора.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертації пройшли апробацію на 8 державних та міжнародних наукових і науково-практичних конференціях, зокрема: «Актуальні проблеми економіки 2015-2016» (Київ, 2016 р.), «Сучасні проблеми управління підприємствами: теорія та практика» (Харків, 2016 р.), «Національні особливості та світові тенденції управління та

адміністрування на макро-, мезо- і макрорівнях економіки» (Дніпро, 2017 р.), «Проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкового середовища» (Дніпропетровськ, 2016 р.), «Актуальні проблеми теорії і практики менеджменту в умовах трансформаційної економіки» (Рівне, 2012 р.), «Університет у науковому полі країни» (Львів, 2009 р.), «Eurointegracia 2017» (Львів, 2017 р.), «Перспективи розвитку економіки: теорія, методологія, практика», (Луцьк, 2019).

Публікації. Результати проведених досліджень, теоретичні та методологічні положення викладені у 14 публікаціях, зокрема, у 7 наукових фахових виданнях України, 6 з яких включені до міжнародних наукометричних баз. Загальний обсяг друкованих робіт за темою дисертаційного дослідження складає 6,5 друк. арк., з яких особисто автору належить 6,1 друк. арк.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 241 сторінку комп'ютерного тексту, з них основного тексту – 177 сторінок. Робота містить 33 рисунки, 36 таблиць та додатки на 25 сторінках. Список використаних джерел містить 233 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, сформульовано мету, розкрито зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, сформульовано завдання, предмет та об'єкт дослідження, визначено наукову новизну одержаних результатів та їх практичне значення.

У першому розділі «Теоретичні та прикладні засади формування державної інвестиційної політики у сфері будівництва логістичної інфраструктури» досліджено генезис логістичних потоків, логістичної інфраструктури та державної інвестиційної політики в сфері будівництва, визначено логістичні проблеми у процесах будівництва об'єктів логістичної інфраструктури та досліджено умови імплементації логістичної концепції в систему управління будівництвом логістичної інфраструктури.

З метою розробки концепційних засад формування державної інвестиційної політики у сфері будівництва логістичної інфраструктури проведений аналіз досліджень зарубіжних і українських вчених, який дозволив розвинути змістовну частину поняття «логістичні потоки», «логістична інфраструктура», «державна інвестиційна політика» в будівництві і окреслити проблеми, що можуть виникати згідно специфіки будівельного виробництва. У зв'язку з тим, що, переважно, має місце тривале у часі виведення будівельного об'єкта на розрахункову потужність, то ідентифікована група проблем фінансового характеру, які наявні у сфері будівництва логістичної інфраструктури. Це проблеми пов'язані з ринком, зміною банківських процентів, курсів валют, цінних паперів і як наслідок – підвищення цін на необхідні для будівництва матеріали, сировину, готові вироби тощо. Інша група проблем пов'язана з вибором стратегії інвестиційно-будівельного проекту щодо необхідних коштів і термінів його виконання, а також можливих змін у законодавстві країни. Ідентифікація таких проблем дає змогу врахувати існуючий органічний зв'язок між витратами та часом та розробити заходи їх одночасного покращення при формуванні державної інвестиційної політики.

Фактором успішності інвестиційно-будівельного проекту є відповідне співвідношення між бізнесовими, технологічними та економічними процесами. Встановлено, що використання трьохфакторної моделі Дюпона дозволяє встановити вплив на рентабельність власного капіталу трьох чинників: рентабельності продаж, оборотності активів та фінансового левериджу (рис. 1).

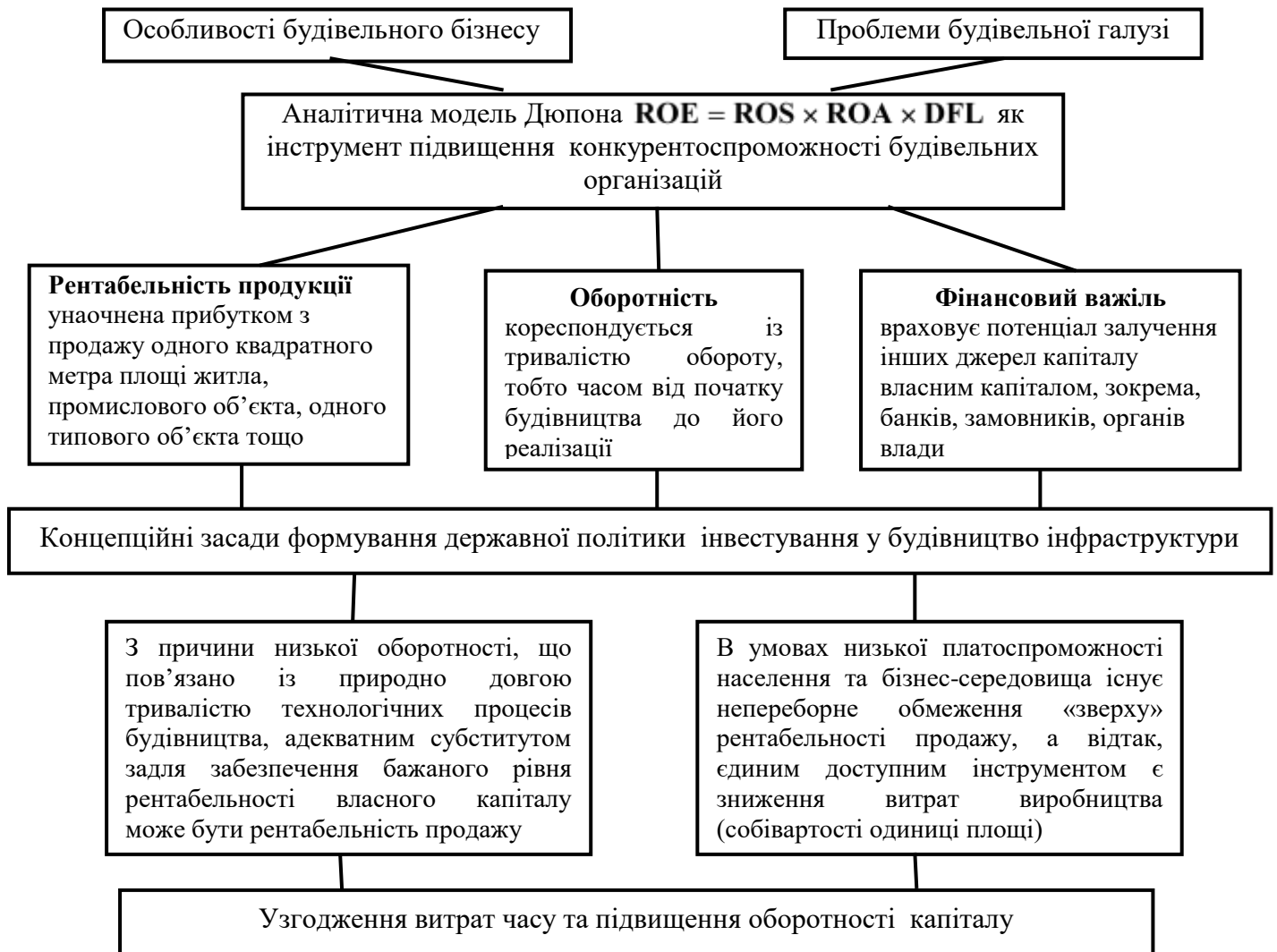


Рис. 1. Концепційні засади формування державної політики інвестування у будівництво інфраструктури

Врахування ідентифікованих проблем фінансового характеру будівельної галузі, а також імплементація моделі Дюпона до специфіки будівництва дозволило сформулювати концепційні засади формування державної політики інвестування у будівництво інфраструктури, спрямовані на узгодження витрат часу та підвищення оборотності капіталу.

У всі часи розвитку соціально-економічних систем економічна політика держави має диференційований характер, акумулюючи зусилля на пріоритетних напрямках та очікуючи отримати базисні темпи зростання економіки, а відтак і якість життя своїх громадян. Упровадження інноваційно-інвестиційної політики держави у сферу інфраструктури уможливило ідентифікацію інноваційної складової у цій сфері згідно моделі «5М» (англ.: men, methods, machines, materials, measurement), виокремлюючи серед базових чинників впливу на результативність інвестицій в інфраструктуру, зокрема, люди, методи, машини, матеріали, система

вимірювання, кожен з яких впливає на інновації в будівництві: люди, працівники – зникає ручна праця, прогресує механізація та автоматизація; машини, техніка – високопродуктивна та еластична (гнучка), точна; матеріали – енергоощадні, довговічні; методи, технології – переважає паралельна інженерія; система вимірювання – енергоощадні процеси і виготовлення матеріалів, «зелені» споруди, пасивні будинки тощо. Така ідентифікація формує засади диференційованої побудови політики, скерованої на гармонізований інноваційний розвиток п'яти основних чинників процесу будівництва і забезпечує отримання мультиплікативного стратегічного ефекту цього процесу під час та після його реалізації (в експлуатації).

Розглядаючи національну економіку як органічне поєднання двох базових структур: супраструктури та інфраструктури, з'ясовано, що сучасне розуміння інноваційного розвитку, а відтак і напрям інвестицій, скероване передусім на супраструктуру національної економіки. Водночас, друга частина – інфраструктура стала елементом комплементарним, а відтак, потреба у інвестиціях розглядається за залишковим методом. Доказом цього є сучасний стан інфраструктури, передусім транспортно-логістичної (дороги, порти, склади, термінали тощо), який прямо корелює з мізерним фінансуванням інвестицій у будівництві таких інженерних споруд. Відтак, і інноваційні рішення у супраструктурі національної економіки не в змозі цілком реалізувати потенціал ефективності з причини низької просторово-часової доступності, малих масштабів, низької компатибельності та субституційності.

Дослідження світового досвіду показало позитивний приклад Республіки Польща, коли з початком світової економічної кризи 2008 р. державна політика цієї країни була скерована на сприяння, стимулювання та безпосередню участь в інвестуванні в інфраструктурні об'єкти і це дало можливість уникнути істотного спаду виробництва, швидше вийти з фази рецесії. Такий приклад цікавий для України щодо інвестування у розвиток інфраструктури створити внутрішній попит на метал, будівельні матеріали, зайнятість, енергоресурси, особливо в сьогоденних умовах.

Встановлено, що відповідна державна інвестиційна політика має стосуватись не лише будівельного процесу, але і всього процесу реалізації інвестицій, тобто починаючи від формування схильності до інвестування і завершуючи введенням в експлуатацію інфраструктурного об'єкта. Важливими елементами державного регулювання та фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності в Україні є виокремлення та формалізування механізмів інституційного та ресурсного забезпечення підтримки та розвитку інноваційної діяльності, передусім щодо державного регулювання з метою узгодження цілей учасників інвестиційного бізнес-процесу, публічних та середовищних цілей. З цією метою запропоновано мобілізувати такі засоби державного впливу як створення відповідної нормативно-правової бази, залучення ринкових механізмів для сприяння інвестиційній діяльності, фінансова підтримка, пільгове оподаткування, державні гарантії тощо.

З метою підвищення ефективності державної інвестиційної політики у сфері створення логістичної інфраструктури удосконалено методи інституційної, організаційної та інформаційної підтримки, що зумовлено, передусім, вагомим транзитним потенціалом України і має істотне значення для розвитку національної

економіки, формування мотивації потенційних іноземних та вітчизняних інвесторів щодо інвестування у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури. Це також важливо і з перспектив реалізації положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, одним із результатів якої має стати інтеграція національної транспортної системи до транс'європейської. До цього безпосередньо дотична Транспортна стратегія України на період до 2020 р. як важливий елемент інституційного забезпечення інвестування в інфраструктурні об'єкти. Згідно цієї стратегії визначені пріоритетні напрями інвестування, щодо яких передбачено створення упорядкованої мережі логістичних центрів, терміналів, інших вузлових об'єктів національної логістичної системи, доріг (колій, автодоріг, річкових доріг) сучасної супраструктури. Також у контексті інституційного забезпечення механізму інвестування в інфраструктуру України передбачається формування позитивного інвестиційного клімату, демонополізацію, дерегулювання та недискримінацію, ефективне управління державними активами в інфраструктурі. Що стосується ресурсного забезпечення, коли кошти держави обмежені, то таку форму співпраці між приватним та державним секторами, як державно-приватне партнерство можна розглядати як організовану діяльність приватних осіб (організацій) в сфері будівництва логістичної інфраструктури України.

Для ефективного функціонування логістичної системи країни важливо забезпечити стратегічну та операційну інтеграцію логістичної інфраструктури національного, регіонального рівня з аналогічною інфраструктурою суб'єктів господарювання (вантажовласників, логістичних операторів тощо). З метою раціоналізації такої інтеграції адаптовано модель TDABC (англ.: Time-Driven Activity-Based Costing) (рис. 2).

Такий методичний підхід виступає, як універсальний інструмент розв'язання вартісно-часових конфліктів на мікрорівні, так і на макрорівні, включно до операцій постачання, використання якої дозволяє встановити найменш витратний варіант реалізації операцій, і цим підвищити ефективність підпроцесу і процесу в цілому. Запропонований методичний підхід на основі моделі TDABC є інструментом підвищення продуктивності праці, бо дозволяє виявити різницю як у часовому, так і в вартісному вираженні між обсягами виділених і реально використаних потужностей, а відтак провести відповідні заходи щодо їх скорочення.

У другому розділі «Факторні дослідження вартісно-часових параметрів логістичних потоків у будівництві» досліджено екзогенні чинники та їх вплив на вартісно-часові відносини у будівництві, ідентифіковано типові цільові конфлікти та їх наслідки, імплементовано модель сіткового планування в концепцію JT.

Будівельну галузь в Україні можна окреслити як таку, що має високий вплив на економіку країни у цілому. Проведений аналіз екзогенних чинників дозволив встановити, що в Україні за період 2010-2018 рр. обсяг будівництва зріс в 2,7 рази, при чому зростання спостерігається у всіх секторах будівельної галузі, зокрема позитивна динаміка капітальних інвестицій у будівництво, зростання в 1,9 рази (табл. 1).

Порівняльним аналізом встановлено, що якщо Україна щороку будує лише на 3 млрд. євро, то Польща – на 48, а Німеччина – на 300 млрд євро, при цьому частка будівництва у ВВП України становить 2,3%, в той час як у Німеччині – 9,9%, у

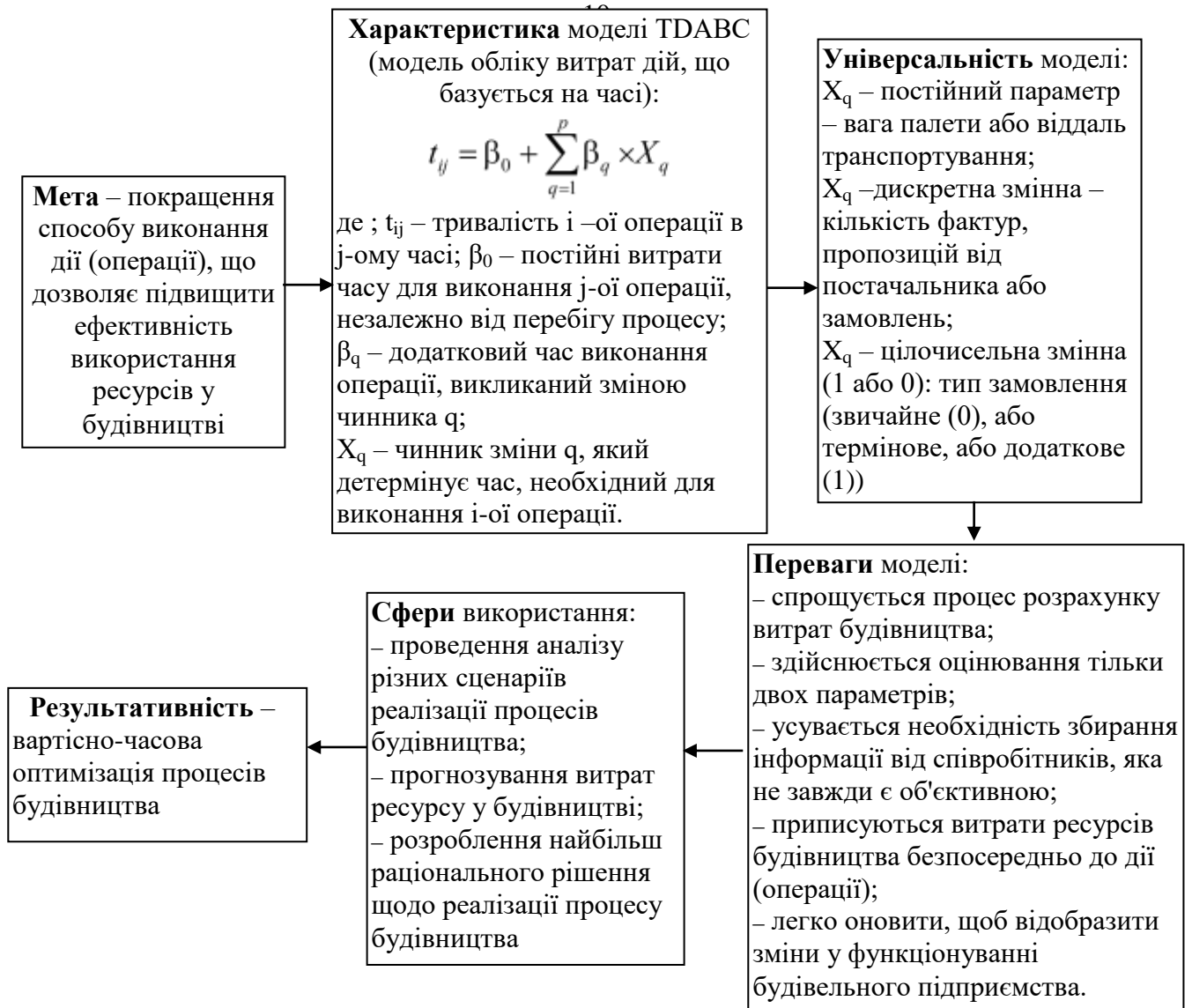


Рис. 2. Методичний підхід раціоналізації процесів постачання у будівництві на основі моделі TDABC

Таблиця 1
Обсяги виконаних будівельних робіт за видами будівельної продукції та капітальні інвестиції в будівництво, їх динаміка (база порівняння 2010 р)

Роки	Будівництво, всього	Індекси	Будівлі	Індекси	У тому числі				Інженерні споруди	Індекси	Капітальні інвестиції	Індекси
					житлові	індекси	нежитлові	індекси				
2010	42918,1	×	19659,1	×	6876,5	×	12782,6	×	23259	×	29767	×
2011	61671,7	1,4	26745,4	1,4	8137,1	1,2	18608,3	1,5	34926,3	1,5	31990,8	1,1
2012	62937,2	1,5	28104,8	1,4	8523	1,2	19581,8	1,5	34832,4	1,5	40760,3	1,4
2013	58586,2	1,4	28257,3	1,4	9953,1	1,4	18304,2	1,4	30328,9	1,3	40796,2	1,4
2014	51108,7	1,2	24856,5	1,3	11292,4	1,6	13564,1	1,1	26252,2	1,1	36056,7	1,2
2015	57515	1,3	28907,5	1,5	13908,8	2,0	14998,7	1,2	28607,5	1,2	43463,7	1,5
2016	73726,9	1,7	38106,4	1,9	18012,8	2,6	20093,6	1,6	35620,5	1,5	44444,0	1,5
2017	105683,0	2,5	52809,6	2,7	23730	3,5	29079,6	2,3	52873,2	2,3	52176,2	1,8
2018	114666,0	2,7	54657,9	2,8	23943,6	3,5	30737,1	2,4	60064,0	2,6	55994,0	1,9

Туреччині – 17,2%, у Польщі – 9,8%, що свідчить про великий потенціал будівельного сектору України, який доцільно використовувати і враховувати при

формуванні державної інвестиційної політики у сфері будівництва логістичної інфраструктури.

Зростання обсягів будівництва в 2019 р., що становить 177009,5 млн грн. можна пояснити таким чином: з 1 січня 2018 р. розпочав свою діяльність Дорожній фонд як інституція фінансування дорожніх робіт; впроваджена децентралізація забезпечила середньорічне зростання доходів місцевих бюджетів на рівні 15-20%; щорічне зростання, починаючи з 2015 р., Фонду Регіонального Розвитку.

На підставі статистичних даних по Україні і Львівській обл. для оцінювання впливу державної інвестиційної політики на розвиток будівельної галузі в Україні і на Львівщині побудовані економетричні моделі (табл. 2).

Таблиця 2

Оцінювання впливу державної інвестиційної політики на розвиток будівельної галузі України і Львівської обл.

Найменування	Економетрична модель та її достовірність	Змінні моделі	Прогнозне значення
1. Економетрична модель оцінювання обсягів реалізованої будівельної продукції в Україні	$Y=38511+392,465 \times X_1 + 0,059 \times X_2$ Коефіцієнт детермінації $R^2=0,89$. За критерієм Фішера модель адекватна статистичним даним генеральної сукупності ($F=20,00 > 5,79$)	Y – обсяг реалізованої будівельної продукції (у факт. цінах), млн грн. в Україні, X_1 – капітальні інвестиції, млрд грн., X_2 – прямі іноземні інвестиції (акціонерний капітал), млн дол. США.	X_1 – середнє зростання за досліджуваний період становить 15%; X_2 – середнє зростання за досліджуваний період становить 1%; Для $X_1=448,5 \times 1,15=515,344$ млрд грн. $X_2=39144,4 \times 1,01=39535,84$ млн. \$ Прогноз Y (2018)=243098,10 млн грн.
2. Економетрична модель оцінювання обсягів будівництва в Львівській обл.	$Y=3133,14 + 0,348 \times X_1 - 0,053 \times X_2$ Коефіцієнт детермінації $R^2=0,75$ За критерієм Фішера модель адекватна статистичним даним генеральної сукупності ($F=5,85 > 5,79$)	Y – обсяг будівництва (у факт. цінах), млн грн. в Львівській обл., X_1 – капітальні інвестиції, млрд грн., X_2 – прямі іноземні інвестиції (акціонерний капітал) в будівництво, млн. дол. США.	X_1 – середнє зростання за досліджуваний період становить 15%; X_2 – середнє зростання за досліджуваний період становить 1%; Для $X_1=10996,62 \times 1,47=16166,45$ млн грн. $X_2=11491,9 \times 0,88=10112,87$ млн \$ Прогноз Y (2018)=8219,56 млн грн

Аналізуючи коефіцієнти при параметрах моделей, можемо зробити висновок, що вплив прямих іноземних інвестицій в будівництво на державному і регіональному рівнях є не значний, що пояснюється їх спрямованістю в інші більш розвинуті галузі економіки (у 2017 р. у фінансову страхову діяльність – 26,1%, у підприємства промисловості – 27,3%) та низькою часткою в розподілі капітальних інвестицій в будівництво (наприклад, в 2017 р. ця частка складала 12,3%).

Для обґрунтування індикаторів реалізації сценарію розвитку будівельного ринку України було проведено опитування менеджерів вищого рангу підприємств будівельної галузі з метою встановлення впливу макрочинників на його розвиток. При заданому значенні допустимої помилки: v – коефіцієнт варіації ознаки $v=20\%$, v_x – коефіцієнт варіації помилки $v_x=5\%$ обсяг вибірки становив 63 особи. На підставі результатів опитування було розроблено 3 сценарії розвитку будівельної галузі, які ґрунтувались на оцінюванні негативного і позитивного впливу на розвиток будівельної галузі за значеннями середньозваженої оцінки чинників в демографічній, соціальній, економічній, технологічній і нормативно-правовій сферах. Найбільш

ймовірнісний був задіяний для проведення SWOT-аналізу будівельної галузі України (табл. 3).

Таблиця 3
SWOT-аналіз найбільш ймовірного сценарію розвитку будівельної галузі України

Загрози	Оцінка	Шанси	Оцінка
Зростання безробіття	-3	Збільшення частки приватного сектора	5
Збільшення процентних ставок за кредитами	-2	Збільшення населення в місті	5
Стабільний обсяг державних закупівель	-1	Зниження інфляції	1
Збільшення кількості діючих дозволів	-5	Стабілізація доходів населення	2
Тенденція до зниження купівлі квартир	-5	Стабілізація тиску податкової системи	1
Ступінь концентрації сектору	-3	Збільшення / стабілізація використання нових технологій	4
Можливість появи конкурентів	-5	Стабілізація швидкості зміни виробничих процесів	1
		Стабілізація/зростання щільності населення	1
Середня оцінка	-3,43	Середня оцінка	2,50
Слабі сторони	Оцінка	Сильні сторони	Оцінка
Роль технології	-3	Місткість ринку	4
Освоєння маркетингу	-5	Патенти	4
Фінансовий потенціал	-4	Рентабельність галузі	4
Дослідницький потенціал розвитку	-1	Якість послуг	5
Продуктивні ланцюги поставок	-2	Зростання ринку	3
Система просування	-3	Технологічне забезпечення	4
		Гнучкість	3
		Розвинутий бренд	4
Середня оцінка	-3.00	Середня оцінка	3,78

Сформовано ключові чинники успіху, що визначають стратегічну позицію будівельної галузі і наявність внутрішнього потенціалу, що уможливило виживання та розвиток в довгостроковій перспективі. Ключовими чинниками успіху є технологічне забезпечення, прибутковість будівельної галузі, висока якість пропонованих послуг, зростання ринку, розвиток ланцюгів поставок в сфері постачання, еластичність та розвинутий бренд компанії. При такому розподілі оцінок, де переважають сильні сторони, нами рекомендована консервативна стратегія (max-min) для будівельної галузі, суть якої полягає в наступному: підвищення рентабельності галузі через оптимізацію процесів, підпроцесів, операцій, що дозволить знизити собівартість одиниці продукції; забезпечити поширення енергозберігаючих технологій у будівництві (будівництво пасивних будинків) та підвищення ролі логістики в сфері постачання підприємств будівельної галузі.

У процесі інвестування у будівництво об'єктів логістичної інфраструктури зазвичай не існує безсумнівної спільності стратегічних та операційних цілей для групи зацікавлених сторін (стейкхолдерів). Співставлення між собою таких цілей ідентифікує їх динамічну різноскерованість, що унаочнює наявність певного конфлікту цілей. Такими типовими конфліктами цілей є: низькі витрати і висока якість / надійність; короткий час і висока якість / надійність; низькі витрати і короткий час; низькі витрати і очікуване використання потужності; короткий час і очікуване використання потужності та інші реляції. Дослідження показало, що найбільш привабливою є реляція «trade up», тобто при покращенні однієї цілі інша теж покращується в результаті певних управлінських рішень. Стосовно будівництва великих об'єктів логістичної інфраструктури актуальним стають дві цілі:

оптимізація (мінімізація) витрат та мінімізація тривалості реалізації проекту, які часто можуть бути різноскерованими.

Структурування кожної з цілей на підцілі в розрізі підсистем логістичної системи будівництва дозволяє унаочнити такі можливі конфлікти цілей:

а) в логістиці постачання: мінімізація запасів матеріалів на будівництві; мінімізація транспортних витрат у постачанні; мінімізація витрат ручної праці у постачанні; мінімізація витрат обслуговування замовлень; отримання ефекту масштабу у виробника будівельних матеріалів.

В постачанні матеріалів у будівництві об'єктів логістичної інфраструктури загальні логістичні витрати можна представити у вигляді окремих складових, співзалежних між собою, що дає можливість шляхом зміни величини партії поставки впливати на ці витрати. У залежності від величини замовлення, партії, циклу поставки окремі складові витрат можуть зазнавати істотних змін (зростати чи спадати), або не зазнавати таких. Окреслені таким чином консеквенції відносно до наслідків сукупного вирішення конфлікту витрат, що і представлено на рис. 3.

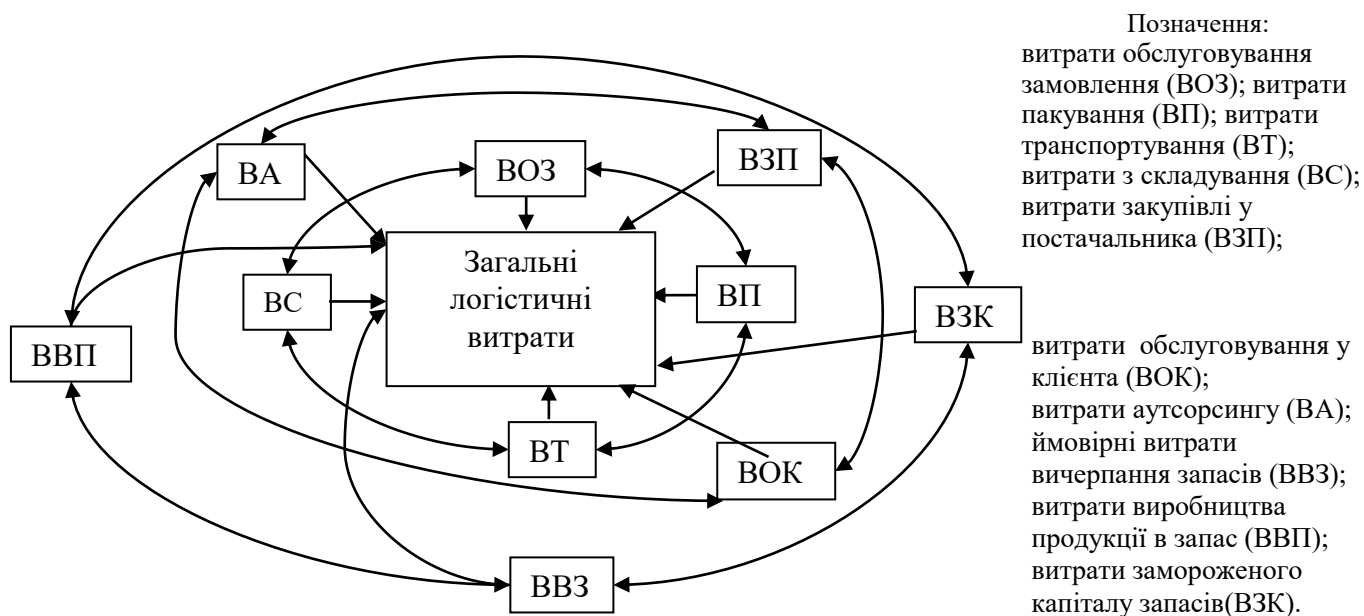


Рис. 3. Співзалежність складових логістичних витрат у сфері постачання будівельних матеріалів для створення інфраструктурного об'єкта

б) в логістиці будівництва: мінімізація тривалості циклу будівництва; мінімізація витрат незавершеного будівництва; максимізація використання виробничої потужності; отримання ефекту масштабу (економія постійних витрат); мінімізація витрат переналагодження будівництва.

в) під час введення в експлуатацію теж має місце подібний конфлікт цілей між витратами та часом введення в експлуатацію і супутніми, ними генерованими складовими витрат коштів та часу перебігу.

Окрім наведених типових прикладів конфлікту цілей у процесі створення об'єкта логістичної інфраструктури може виникати цілий ряд функціональних конфліктів цілей, зокрема: між фінансами і будівництвом; швидка реалізація замовлень і дешева реалізація замовлень; власні витрати та витрати аутсорсингу; запаси і їх ротація; відносини в піраміді постачальників; відносини в системі аутсорсингу; логістична податливість і логістичні витрати тощо.

Окрема група цільових конфліктів має місце при інвестуванні на засадах концесії, за моделлю публічно-приватного партнерства, коли конфліктують між собою цілі бізнесу, соціальні (публічні) цілі, середовищні цілі. Зокрема, публічні цілі в особі держави можуть передбачати скорочення тривалості циклу будівництва шляхом активного впливу на окремі його складові, досягаючи скорочення часу, який не додає цінності / вартості та з урахуванням особливостей будівництва об'єкту.

З метою уникнення цільових конфліктів запропоновано використання принципу JT з врахуванням особливостей процесів у будівництві (зміна в часі обсягу виконаних робіт, вплив сезонності, залежність від погодних умов, наявність незавершеного будівництва при будівництві великих об'єктів), які впливають на нерівномірне використання будівельних ресурсів. Ідентифіковано етапи впровадження концепції JT в сферу постачання підприємства будівельної галузі. Використано традиційний ABC/XYZ-аналіз потреби в матеріалах будівельного об'єкту. На підставі результатів сіткового моделювання побудовано матрицю виду ABC/ KLM, де K – роботи, які не мають резервів часу і які лежать на критичному шляху; L – роботи, які мають невеликий резерв часу і лежать на підкритичних шляхах; M – всі інші роботи, які мають значні резерви часу виконання. Проведений XYZ/KLM-аналіз уможливив диференціювання робіт за параметрами – резерви часу і точність прогнозування потреби в матеріальних ресурсах, а також побудувати матрицю можливостей впровадження концепції JT в постачання будівництва та встановити вплив трьох чинників: рівень споживання матеріальних ресурсів, точність прогнозування їх потреби і наявність резервного часу у виконанні конкретної роботи.

У третьому розділі «Державне регулювання інвестицій в логістичну інфраструктуру» удосконалено державну інвестиційну політику на засадах партнерства із суб'єктами інвестиційного процесу будівництва логістичної інфраструктури, державне стимулювання у будівництві диференційованих відносин з постачальниками, логістичний підхід до формування відносин з зацікавленими сторонами у післяінвестиційний період.

Розвиток інфраструктурного забезпечення економіки України істотно залежить від ефективності та справності організації інвестиційного процесу, що вимагає пошуку та консолідації доступних за ціною та умовами використання інвестиційних ресурсів, солідарній відповідальності всіх зацікавлених сторін за ймовірні фінансові ризики спричинила появу ринкових механізмів організації інвестиційного процесу.

У якості нового підходу організування інвестиційного процесу у будівництві виступає девелопмент, в обов'язки якого входять формування команди, яка буде реалізовувати інвестиційний проект, маркетингові заходи, розроблення проекту та саме будівництво, фінансова відповідальність, формування ділових відносин з учасниками виробництва і управління; розроблення заходів з зниження собівартості проекту. Інвестування в логістичну інфраструктуру України вимагає дослідження доцільності застосування одного з двох видів девелопменту: Free development – низький фіксований ризик, фіксований гонорар, проекти на замовлення; Speculative development – високий ризик; вкладення власних коштів; формування фінансового результату в системі управління об'єктом. Рекомендовано упроваджувати

девелоперський проект повного циклу (англ.: speculative development real estate), який включає в себе такі складові: SWOT та PEST-аналіз маркетингового середовища; обґрунтування концепції створення інфраструктурного проекту та об'єкта; інвестиційний аналіз проекту; правове забезпечення; створення системи управління, у яку входять організаційні і функціональні структури; вибір земельної ділянки під забудову об'єкта; оформлення і реалізація прав користувача; будівельний інжиніринг; управління будівництвом; управління змінами; управління ризиками; фінансування і управління інвестиціями; брокеридж, підбір кінцевих клієнтів, орендарів тощо; просування послуг і управління нерухомістю для досягнення запланованих фінансових показників. Слід зауважити, що моделі девелопменту не мають аналогічної термінології в українському цивільному праві.

Удосконалено процесний підхід до сегментування постачальників будівельних матеріалів, використання якого уможливорює на засадах проведення ABC-XYZ-аналізу за ознаками «ступінь вкладених фінансових ресурсів» і «інтенсивність споживання матеріалів» та дослідження ринку матеріальних ресурсів за критеріями «попит > пропозиції», «рівновага між попитом і пропозицією», «пропозиція > попиту» виділити такі сегменти, як «постачальники-партнери» з характеристиками «високий ступінь вкладених фінансових ресурсів», «висока інтенсивність споживання матеріалів», попит на ринку менший, ніж їх пропозиція та «постачальники критичних закупівель» з характеристикою «високий ступінь вкладених фінансових ресурсів», «середня інтенсивність споживання матеріалів», «попит на ринку більший, ніж пропозиція». Встановлено, що сегментування ринку постачальників будівельних матеріалів за трьома ознаками має перспективу щодо розвитку відносин між постачальником і будівельною організацією, при умові уточненого прогнозування потреби в матеріалах, що уможливить генерацію ощадливості в сфері постачання.

Ринкова орієнтація економіки України у сфері будівництва передбачає традиційний напрям дерегуляції, як це характерно і для інших секторів та ринків в Україні через зміни в українському законодавстві з огляду на радикальне підвищення інвестиційної привабливості об'єктів комерційної нерухомості, об'єктів логістичної інфраструктури. На підставі дослідження побудовано структурно-семантичну модель формування державної інвестиційної політики створення та експлуатації логістичної інфраструктури в Україні (рис. 4), що уможливило на засадах системного підходу ідентифікувати найважливіші засади, цілі, механізми, засоби, інструменти формування державної інвестиційної політики створення та експлуатації логістичної інфраструктури України.

Важливим чинником є пошук відносно дешевих інвестиційних ресурсів, доступом до яких володіють глобальні девелоперські компанії. Тому так важливо поєднати традиційний напрям дерегулювання економіки із «м'якими» чинниками.

Водночас, якщо це стосується об'єктів логістичної інфраструктури, котрі є критично важливими для національної економіки, національної безпеки, то державний вплив має бути «жорстким», тому на часі вирішення проблеми удосконалення державного регулювання інвестування в будівництво логістичної інфраструктури.

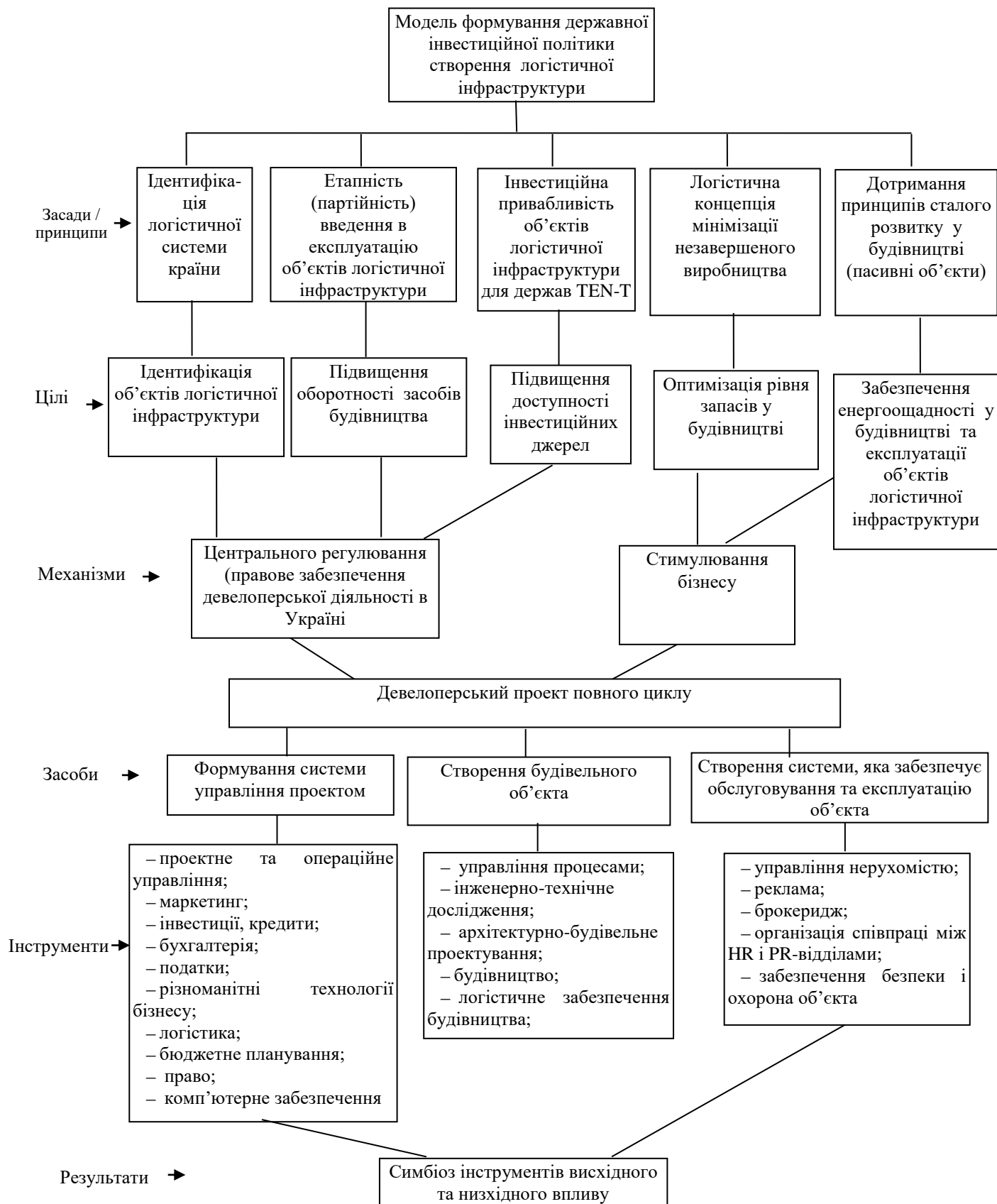


Рис. 4. Структурно-семантична модель формування державної інвестиційної політики створення та експлуатації логістичної інфраструктури України

Державна політика інвестування в інфраструктуру України повинна бути скерована на досягнення цілей скорочення часу тривалості інвестиційного циклу, окрім традиційної цілі безпосередньої участі у пристосуванні таких інвестицій з допомогою різних механізмів. Наявність детально обґрунтованої схеми національної

логістичної системи із точним визначенням місць та функцій всіх вузлових пунктів (логістичних центрів, складів, терміналів тощо) з відповідним відведенням земельних ділянок сприятиме наступним крокам інституційного, організаційного та інформаційного забезпечення інвестицій в інфраструктуру.

З огляду на сталий розвиток і впровадження засад маркетингу 3.0 в діяльність будівельного підприємства, задіяного у девелоперському проекті, розроблено узагальнену матрицю цінностей (рис. 5).

	Елементи матриці	Розум	Серце	Душа
Місія	Формування нових умов життя і праці, дбаючи про навколишнє середовище	Критерій життєвого циклу будівельного об'єкта – зниження витрат його експлуатації	Використання відновлювальної енергії. Побудова розумних будинків	Забезпечення індивідуального підходу до клієнта, використання ІТ-технологій нової хвилі
Бачення	Використовувати новаторські рішення, екологічні матеріали, забезпечувати комфортне і здорове життя в міському і сільському середовищі	Дотримання збалансованості між зростанням рентабельності будівництва і забезпеченням прагнень клієнтів	Охорона екосистеми, благоустрій оточуючого середовища будівлі	Комфорт мешканців, охорона здоров'я, забезпечення акустичної ізоляції в будівлях, сертифікація будівель
Цінності	Відповідальність. Створюємо економічну вартість, забезпечуємо використання відновлюваних джерел енергії, приймаємо участь в програмах корпоративної відповідальності	Розвиток компетенцій працівників з метою використання інноваційних технологій в будівництві	Використання програм етики для співробітників та корпоративний нагляд за процесом будівництва. Приймаємо участь в тендерах і програмах державного інвестування	Навчання, мотивація, комунікація, постійне удосконалення

Рис. 5. Приклад матриці цінностей підприємства будівельної галузі

Підприємства будівельної галузі починають дедалі більше індивідуалізувати власну пропозицію з точки зору очікувань конкретних клієнтів, враховуючи сталий розвиток і турбуючись про природне середовище. Дотримання принципів сталого розвитку (англ.: Sustainable development) в девелоперському проекті дозволяє індивідуалізувати пропозицію з точки зору очікувань конкретних клієнтів в трьох сферах, що впливають на сталий розвиток економіки: навколишнє середовище (потреба в раціональному використанні навколишнього середовища таким чином, щоб не викликати його занепад і своєю діяльністю не призводити до шкідливих незворотних змін), економіка (економічне зростання, справедливий розподіл) і суспільство (соціальні аспекти, підвищення рівня життя, рівні можливості тощо).

Встановлено, що впровадження концепції маркетингу 3.0 у діяльність будівельного підприємства, розроблення матриці цінностей забезпечує сталий розвиток підприємства в довгостроковій перспективі, має вплив на формування потреб клієнтів, власних співробітників, інвесторів і забезпечує підвищення рівня

конкурентоспроможності підприємства.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі представлено теоретичне узагальнення та запропоновано вирішення науково-прикладного завдання розвитку теоретичних положень, розробки науково-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо формування державної інвестиційної політики у сфері будівництва логістичної інфраструктури. Систематизація отриманих наукових результатів дає підстави зробити такі висновки:

1. З ідентифікації існуючих проблем у будівництві, зокрема, необхідність створення запасу, пов'язаного із сезонністю будівництва, запасу у вигляді незавершеного виробництва, відсутністю логістичних центрів, виникає пріоритетність врахування органічного зв'язку між витратами та часом, а відтак, потреба їх одночасного покращення, що здійснити вкрай важко без відповідного інструментарію та відповідної структурованої інформації щодо чинників витрат та часу перебігу. Використання моделі Дюпона дозволило розробити концепційні засади формування державної політики інвестування і обґрунтувати значення логістичної концепції в управлінні будівництвом інфраструктури, оскільки згадана модель ідентифікує високу субституційність рентабельності продажу будівельних об'єктів з часом їх виконання, що означає можливість отримання бажаної рентабельності інвестованого у будівництво капіталу навіть при помірних конкурентних цінах продажу послуг (продуктів), якщо досягнути високої часової оптимізації, підвищивши цим оборотність капіталу.

2. Імплементовано модель інноваційного розвитку економіки як складової інвестиційної політики держави в сферу будівництва інфраструктури, що дозволило згідно моделі «5М» (англ.: men, methods, machines, materials, measurement) виокремити серед базових чинників впливу на результативність інвестицій в інфраструктуру такі чинники як люди, методи, машини, матеріали, система вимірювання, кожен з яких оцінено на придатність до інновацій в будівництві. Люди, працівники – зникає ручна праця, прогресує механізація та автоматизація; машини, техніка – високопродуктивна та еластична (гнучка), точна; матеріали – енергоощадні, довговічні; методи, технології – переважає паралельна інженерія; система вимірювання – енергоощадні процеси і виготовлення матеріалів, «зелені» споруди, пасивні будинки тощо. Встановлено, що відповідна державна інвестиційна політика має стосуватись не лише будівельного процесу, але і всього процесу реалізації інвестицій, тобто починаючи від формування схильності до інвестування і завершуючи введенням в експлуатацію інфраструктурного об'єкта.

3. Встановлено, що важливими елементами державного впливу та фінансування інвестиційної політики в Україні є гармонізовані механізми інституційного та ресурсного забезпечення її підтримки та розвитку, передусім щодо державного регулювання з метою узгодження цілей учасників інвестиційного бізнес-процесу, публічних та середовищних цілей. Це зумовлено вагомим транзитним потенціалом, що має істотне значення для розвитку національної економіки та для формування мотивації потенційних іноземних і вітчизняних інвесторів щодо інвестування у розвиток логістичної інфраструктури. Це також важливо і з перспектив реалізації

положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, одним із результатів якої має стати інтеграція національної транспортної системи до транс'європейської. Визначені такі пріоритетні напрями інвестування, як створення упорядкованої мережі логістичних центрів, терміналів, інших вузлових об'єктів національної логістичної системи, доріг (колій, автодоріг, річкових доріг), сучасної супраструктури. У контексті інституційного забезпечення інвестування в інфраструктуру передбачається забезпечити: формування позитивного інвестиційного клімату; мотиваційного публічно-приватного партнерства; демонополізацію, дерегулювання та недискримінацію; ефективне управління державними активами в інфраструктурі.

4. Розвинуто методичний підхід забезпечення ефективного функціонування логістичної системи країни, стратегічної та операційної інтеграції логістичної інфраструктури національного чи регіонального рівня з аналогічною інфраструктурою суб'єктів господарювання (вантажовласників, логістичних операторів тощо), раціоналізації в ній будь-яких підпроцесів, який базується на використанні моделі TDABC (англ.: Time-Driven Activity-Based Costing) як універсального інструмента розв'язання вартісно-часових конфліктів на макрорівні чи мікрорівні включно до операцій постачання. В сфері постачання у будівництві об'єктів логістичної інфраструктури модель обліку витрат операцій, що базується на часі, дозволяє оптимізувати не тільки тривалість операції, але й витрати на її виконання, що уможливило підвищення ефективності використання ресурсів, таких як витрати на утримання запасів, транспортні витрати, витрати вичерпання запасів, чим і забезпечується раціоналізація процесів постачання.

5. На підставі опитування менеджерів вищого рангу запропоновано науково-прикладні положення і здійснено моделювання сценаріїв розвитку будівельного ринку в Україні, що уможливило провести оцінювання чинників впливу макросередовища на розвиток будівельного ринку в соціальній, економічній, технологічній, нормативно-правовій, демографічній сферах та оцінено важливі інструменти реалізації оптимістичного, найбільш ймовірного та песимістичного сценаріїв. Проведений аналіз дозволив провести оцінювання привабливості галузі і встановити ключові чинники успіху. Для аналізу взаємовпливів незалежних груп факторів проведено SWOT-аналіз будівельного ринку України і встановлено, що при такому розподілі оцінок доцільно прийняти консервативну стратегію (max-min) розвитку.

6. Встановлено, що в процесі інвестування у будівництво логістичної інфраструктури зазвичай не існує безсумнівної спільності цілей. Це в однаковій мірі стосується як до стейкхолдерів, так і щодо досягнення стратегічних цілей сталого розвитку чи гармонізації операційних цілей, зокрема використання потенціалу засобів виробництва. Типовими конфліктами цілей можуть бути реалії між: низькими витратами; якістю та надійністю; коротким часом; задовільним використанням потенціалу / потужності. Проведене дослідження щодо джерел та умов виникнення цільових конфліктів дозволило ідентифікувати їх динамічну різноскерованість, що унаочнює наявність певного конфлікту цілей (наприклад, низькі витрати і висока якість / надійність; короткий час і висока якість / надійність; низькі витрати і короткий час; низькі витрати і очікуване використання потужності; короткий час і очікуване використання потужності). Структурування кожної з цілей

на підцілі в розрізі підсистем логістичної системи будівництва дозволяє унаочнити можливі конфлікти цілей в логістиці постачання, будівництва, під час введення будівельного об'єкта в експлуатацію з метою їх уникнення та відповідним чином актуалізувати напрями державної інвестиційної політики, зокрема, на засадах девелопменту.

7. Для удосконалення політики формування відносин з постачальниками з метою генерування ощадливості через зниження витрат, розвитку відносин зі стратегічними партнерами запропоновано процесний підхід до їх сегментування за такими параметрами як «ступінь вкладених фінансових ресурсів в будівельні матеріали × інтенсивність споживання матеріалів × рівень насичення ринку постачальників будівельних матеріалів». Диференціація засад співпраці з постачальниками будівельних матеріалів направлена для вдосконалення процесів будівництва на операційному рівні, підвищення надійності поставок і забезпечення впровадження корпоративних цінностей і засад сталого розвитку будівництва логістичної інфраструктури та обґрунтування вибору системи стратегічних постачальників будівельних матеріалів.

8. Розроблено логічно пов'язану структурно-семантичну модель формування державної інвестиційної політики створення та експлуатації логістичної інфраструктури, котра передбачає пошук та консолідацію доступних за ціною та умовами використання інвестиційних ресурсів, солідарну відповідальність всіх зацікавлених сторін за ймовірні фінансові ризики. Встановлено, що саме девелопмент є тою новою концепцією організування інвестиційного процесу у будівництві, бо має такі переваги, як відповідальність девелопера за інвестиційний процес, в тому числі і фінансова відповідальність покладена саме на нього; формування ним ділових відносин з учасниками виробництва і управління; розроблення заходів зі зниження собівартості проекту. Проектування логістичної системи країни, етапність введення в експлуатацію вузлових об'єктів інфраструктури та уникнення негативних наслідків незавершеного будівництва, узгодженість із транс'європейською мережею ТЕН-Т, що забезпечить зростання попиту на транзитні та внутрішні логістичні послуги, чим солідаризує ризик низького використання такої інфраструктури і стабілізує безпечність глобальних ланцюгів поставок, а пріоритизація цілей сталого розвитку будівництва підвищить доступність міжнародних джерел інвестування. Ці засади сприятимуть розвитку існуючих і появи нових будівельних кластерів, зорієнтованих на будівництво пасивної логістичної інфраструктури.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Публікації у наукових фахових виданнях України

1. Крикавський В. Є. Детермінанти інжинірингу логістичних систем в будівництві. *Вісник НУВГП. Сер. Економіка* : зб. наук. праць. Рівне : НУВГП, 2016. Вип. 2(74). С. 109–124. (0,66 д.а.)
2. Крикавський В. Є. Обґрунтування логістичної концепції у діяльності будівельних організацій. *Технологічний аудит і резерви виробництва*. 2016. № 2/5 (28). С. 48–53. (0,55 д.а.)
3. Крикавський В. Є., Савіна Н. Б. Генерування ощадливості в сфері постачання на підприємствах будівельного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського*

національного університету. Сер: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2018. Вип. 20. Част. 3. С. 14–18 (0,5 д.а.). (Особистий внесок: проведено сегментування ринку постачальників будівельних матеріалів за трьома ознаками – «ступінь вкладених фінансових ресурсів × інтенсивність споживання матеріалів × насичення ринку постачальників будівельних матеріалів»).

4. Крикавський В. Є. Державне регулювання інвестицій в логістичну інфраструктуру. *Економіка та суспільство*. 2017. № 9. С. 253-259. URL: <http://economyandsociety.in.ua>. (дата звернення: 21.06.2017). (0,77 д.а.)

5. Крикавський В. Є. Моделі управління запасами в постачанні будівельного підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2016. № 5. Том 2. С. 138–142. (0,76 д.а.)

6. Крикавський В. Є., Савіна Н. Б. Імплементация маркетингу 3.0 в бізнес-стратегію сталого розвитку підприємств будівельної галузі. *Науковий вісник УжНУ. Сер. Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. № 26. С. 104–109. (0,48 д.а.). (Особистий внесок: побудовано матрицю цінностей на засадах маркетингу 3.0. що узгоджується з бізнес-стратегією сталого розвитку підприємств будівельної галузі).

7. Савіна Н. Б., Крикавський В. Є. Логістична концепція just-in-time в постачанні будівельних підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. 2017. № 5(191). С. 127–137. (0,64 д.а.). (Особистий внесок: Обґрунтовано засади імплементації принципу just-in-time у діяльність будівельних підприємств на підставі комплексного поєднання прийомів структурного аналізу: ABC – структурно-вартісний аналіз потреби в матеріальних ресурсах для виконання робіт, XYZ – структурно-ймовірнісний за критерієм точності прогнозування потреби, KLM – структурно-резервний аналіз за критерієм резервів часу виконання робіт).

Опубліковані праці апробаційного характеру

8. Савіна Н. Б., Крикавський В. Є. Модель «ТДАВС» як інструмент оптимізації процесу постачання в будівельній галузі. *Актуальні проблеми економіки 2015-2016* : матеріали ІХ-ої міжнародної конференції, Київ, 19 лютого 2016 р. / за наук. ред. д.е.н., проф. М. М. Єрмошенка. К. : Національна академія управління. 2016. С. 57–59.

9. Крикавський В. Є. Концепція сталого розвитку: зелене будівництво. *Сучасні проблеми управління підприємствами: теорія та практика* : матеріали міжнародної наук.-практ. конф. 24–25 березня 2016 р. Харків : Видавництво «НТМТ». 2016. С. 152–154.

10. Крикавський В. Є. Сертифікація в будівництві як інструмент державної політики. *Національні особливості та світові тенденції управління та адміністрування на макро-, мезо- і макрорівнях економіки* : матеріали ІІ Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 17–18 березня 2017 р.). У 2-х частинах. Дніпро : ПДАБА. 2017. Ч. 1. С. 39–41.

11. Крикавський В. Є. Логістика у забезпеченні конкурентоспроможності будівельних організацій. *Проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкового середовища* : тези доповідей V Всеукраїнської науково-практичної конференції. Дніпропетровськ, 28 березня 2016 р. Дніпропетровськ : Університет ім. Альфреда Нобеля. 2016. С. 46–48.

12. Wasielewski M., Krykawskyy V. Rozwiązanie problemów logistycznych – przykłady sukcesów. *Актуальні проблеми теорії і практики менеджменту в умовах*

трансформаційної економіки : зб. тез I Міжнародної науково-практичної конференції 26–27 квітня 2012 р. Рівне: НУВГП. 2012. С. 57–60.

13. Костюк О. С., Крикавський В. Є. Особливості логістичних посередників в Україні. *Університет у науковому полі країни* : матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, 18–19 грудня 2009 року / за ред. Л. А. Янковської. Львів : Львівський університет бізнесу і права, 2009. С. 143–144.

14. Крикавський В. Є. Запаси в будівельному секторі економіки. *Перспективи розвитку економіки України: теорія, методологія, практика* : матер. XXIV Міжнар. наук.-практ. конф. (22–23 трав. 2019 р.) / відп. ред. Л. Г. Ліпич. Луцьк : Вежа-Друк. 2019. С. 100–102.

АНОТАЦІЯ

Крикавський В.Є. Формування державної інвестиційної політики у сфері будівництва логістичної інфраструктури. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством, Національний університет водного господарства та природокористування Міністерства освіти і науки України, Рівне, 2020.

Досліджено генезис логістичних потоків, логістичної інфраструктури та державної інвестиційної політики в сфері будівництва, визначено логістичні проблеми у будівництві об'єктів та досліджено умови імплементації логістичної концепції в систему управління будівництвом.

Досліджено вплив екзогенних чинників на вартісно-часові відносини у будівельному виробництві, ідентифіковано типові цільові конфлікти у будівництві на макро- та мікрорівнях включно до операцій постачання, розроблено алгоритм імплементації моделі сіткового планування в концепцію ЛТ. Уточнення співзалежності складових логістичних витрат та часу перебігу будівництва логістичної інфраструктури дозволило структурувати відповідну державну інвестиційну політику на засадах упровадження девелоперського проекту повного циклу.

Обґрунтовано засади удосконалення відносин у процесі будівництва на засадах корпоративних цінностей, прав та потреб зацікавлених сторін, включаючи власний персонал, клієнтів, акціонерів, постачальників та місцеву громаду, державного стимулювання диференційованих відносин з постачальниками будівельних матеріалів, формування відносин з зацікавленими сторонами (англ.: stakeholders) у післяінвестиційний період з використанням логістичного підходу.

Ключові слова: логістичні процеси у будівництві, логістична інфраструктура, державна інвестиційна політика, девелоперський проект повного циклу, раціоналізація механізмів забезпечення

АННОТАЦИЯ

Крикавский В.Е. Формирования государственной инвестиционной политики в сфере строительства логистической инфраструктуры. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством,

Национальный университет водного хозяйства и природопользования Министерства образования и науки Украины, Ровно, 2020.

Идентифицированы основные / отличительные характеристики логистических потоков в строительстве, определены логистические проблемы в строительстве объектов и исследованы условия имплементации логистической концепции в систему управления строительством, что имеет непосредственное влияние на формирование государственной инвестиционной политики в строительстве.

Исследовано влияние экзогенных факторов на стоимостно-временные отношения в строительном производстве, идентифицированы типичные целевые конфликты в строительстве и их последствия, разработан алгоритм имплементации модели сетевого планирования в концепцию ЛТ.

Обоснованы принципы совершенствования отношений с субъектами инвестиционного процесса строительства логистической инфраструктуры, государственного стимулирования дифференцированных отношений с поставщиками строительных материалов, формирование отношений с заинтересованными сторонами (англ.: stakeholders) в послеинвестиционный период с использованием логистического подхода.

Ключевые слова: логистические процессы в строительстве, логистическая инфраструктура, государственная инвестиционная политика, девелоперский проект полного цикла, рационализация механизмов обеспечения

ANNOTATION

Krykavskyy V.Y. Formation of the state investment policy in the field of logistics infrastructure construction. – On the rights of the manuscript.

Dissertation in order to obtain a scientific degree of candidate of economic sciences in speciality 08.00.03 – Economics and Management of National Economy, National University of Water and Environmental Engineering of Ministry of Education and Science of Ukraine, Rivne, 2020.

The main / different characteristics of logistic flows in construction are identified, the logistic problems of the objects construction, and the conditions of logistic concept implementation into the construction management system, which have a direct impact on the formation of the state investment policy in construction, are identified.

It is established that the particularities of construction give priority to taking into account the organic relationship between cost and time, and hence the need for improvement at the same time. The DuPont model made it possible to formulate the conceptual framework and substantiate the logistic concept value into the management of construction production, which with a time optimization allows to increase the capital turnover.

The use of the "5M" model (english: men, methods, machines, materials, measurement) made it possible underline the basic factors influencing for the efficiency of infrastructure investments.

It is established that the public investment policy should apply not only to the construction process but also to the entire investment implementation process, from the inclination to investing and to the commissioning of the infrastructure at the end.

Important elements of state regulation and financing of innovation and investment activity in Ukraine, as well as harmonized mechanisms of its institutional and resource

support, are identified.

It is proposed to mobilize such ways of state regulation as creating an appropriate legal framework, attracting market mechanisms for investment activity, financial support, preferential taxation, state guarantees, etc.

A methodological approach for streamlining subprocesses of the supplying field at the construction company is developed - with a time-based TDABC cost accounting model that optimizes not only the duration of the operation but also the cost of its execution.

The influence of exogenous factors on the cost-time relations in the construction industry is researched, typical target conflicts in construction and their consequences are identified, an algorithm of the critical path method implementation into the JIT concept is developed.

Based on the survey of top-ranked managers, the modeling of the construction market development in Ukraine is carried out, the influence of the macro-environment factors on the development of the construction market are evaluated, the indicators of the optimistic, the most probable and pessimistic scenarios are substantiated.

The conducted research of sources and conditions of target conflicts occurrence made it possible to identify their dynamic multidirectionality, to identify possible conflicts of goals in the logistics of supply, construction, during commissioning of a construction object.

The principles of improvement of relations with the subjects of investment process of logistic infrastructure construction, state stimulation of differentiated relations with building materials suppliers, formation of relations with stakeholders in the post-investment period using the logistic approach, are substantiated.

In order to generate cost savings by reducing costs, developing relationships with strategic supply partners, the segmenting them into three dimensions is proposed.

The structural-semantic model of the state investment policy formation of logistic infrastructure creation and operation is constructed, it includes the following blocks: basic principles; structured goals, mechanisms, tools and instruments to achieve them, and this ensures the consistent of policy with the conditions of the infrastructure development system implementation.

Keywords: logistic processes in construction, logistic infrastructure, state investment policy, full cycle development project, rationalization of providing mechanisms.