

УДК 330.1:338.47

Парубець О.М.,  
к.е.н., доцент, докторант кафедри економіки  
Національний авіаційний університет

## ЗАСТОСУВАННЯ ПОЛОЖЕНЬ ЕКОНОМІЧНИХ ТЕОРІЙ ДО ОБҐРУНТУВАННЯ ПРОЦЕСІВ МЕРЕЖИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Parubets O.M.,  
cand.sc.(econ.), assoc. prof., doctoral candidate  
of department of economics  
National Aviation University

## APPLICATION OF PROVISIONS OF ECONOMIC THEORIES TO THE SUBSTANTIATION OF THE PROCESSES OF NETWORK IMPLEMENTATION OF TRANSPORT ENTERPRISES

**Постановка проблеми.** Розвиток процесів мережизації на рівні підприємств транспорту є закономірним результатом глобалізаційних, інтеграційних, інституціональних змін, що відбуваються в суспільстві та економіці. Динамічність сучасних економічних процесів, розбалансованість конкурентних механізмів ринку транспортних послуг потребує впровадження нових науково-теоретичних і практичних рекомендацій стосовно концепції розвитку мережевої взаємодії підприємств транспорту, розробка яких неможлива без дослідження основних положень економічних теорій.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значний вклад в активізацію процесів мережизації внесли представники економічної теорії різних економічних шкіл, а також теорій природничих наук, зокрема теорії систем, теорії складних мереж тощо.

Обґрунтування положень фундаментальних економічних теорій в дослідженні здійснення процесів мережизації, функціонування міжфірмових мережевих структур знаходить своє відображення в роботах багатьох національних і закордонних вчених, зокрема В.С. Катькало [1], Т.Ю. Носової [2], В.В. Радаєва [3], Н.М. Румянцевої [4], М.Г. Светуцької [5], О. А. Третьяк [4] та багатьох інших.

Розширення сфери застосування економічних теорій для вирішення проблем мережевої взаємодії транспортних підприємств потребує подальшої наукової проробки. Виходячи з цього, потрібен симбіоз основних положень теорій економічних і природничих наук для пояснення розвитку процесів мережизації на рівні суб'єктів транспортної діяльності.

Вищезазначені обставини обумовили постановку мети та завдань даного дослідження.

**Постановка завдання.** На основі використання інструментарію загальновідомих економічних теорій і концепцій поглиблено та обґрунтовано науково-теоретичне забезпечення здійснення мережевої взаємодії підприємств різних видів транспорту, що сприяє підвищенню їх ефективності, а також конкурентоспроможності на національному та міжнародному ринках транспортних послуг і задоволенню потреб економіки, суб'єктів господарювання, населення в перевезеннях.

Створення мереж транспорту необхідно розглядати не тільки з позицій інституціональної та еволюційної економіки, але й враховувати положення інформаційної або мережевої економіки як економічної теорії інформаційного суспільства. В зв'язку з цим при здійсненні процесів мережизації підприємств транспорту практично не дослідженим залишається інформаційний аспект даної проблематики, який лягає в основу побудови та управління будь якої мережі або мережевої структури.

Виходячи з цього, метою статті є дослідження основних положень економічних теорій, що пояснюють сутність мережевої взаємодії транспортних підприємств і дають змогу розробити нові науково-теоретичні рекомендації щодо її ефективної практичної реалізації.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** При об'єднанні малих і середніх підприємств в мережі транспорту виникає необхідність розробки механізмів реалізації мережевих бізнес-процесів на рівні таких суб'єктів господарювання, враховуючи основні положення базових економічних теорій.

З різноманіття економічних теорій різних наукових шкіл виявимо ті, що регулюють питання заявленої наукової проблематики даного дослідження.

Вибір теоретичної платформи обґрунтування процесів створення мереж транспорту почнемо з виявлення основних прогалин в системному дослідженні їх здійснення. Науково-теоретичному обґрунтуванню та практичній реалізації мережевих підходів в діяльності транспортних підприємств заважає відсутність дослідження зміни рівня конкуренції під впливом низки факторів ендогенного й екзогенного середовища; методики критеріїв оцінки додаткових вигід від об'єднання ресурсів,

капіталу, зусиль; методики вибору мережевих партнерів та розрахунку показників ефективності кожного господарюючого суб'єкта до і після входження до складу мереж транспорту.

Передбачити всі позитивні та негативні наслідки об'єднання в складі транспортних мереж підприємствам не можливо через причину низького ступеня достовірності таких прогнозів та неможливості отримання релевантної інформації.

В підсумку це призводить до гальмування запуску ринкових механізмів та моделі інвестиційно-інноваційного розвитку на рівні таких підприємств.

Усунути вищезазначені проблеми та прискорити процеси мережизації на рівні транспортних підприємств можливо завдяки розробці рекомендацій, заснованих на базових положеннях фундаментальних теорій економіки, соціології, математики до їх практичної реалізації.

В переважній більшості існуючих наукових праць, присвячених дослідженню сутності різних видів мереж, зазначається, що вони є невід'ємною частиною оточуючого їх економічного та соціального середовища. Виходячи з цього, процеси мережизації знаходять своє обґрунтування в синтезі теорій економіки та соціології, а саме теорій підприємництва, споживчого попиту, трансакційних витрат, галузевих ринків, ресурсної залежності, потенційних конфліктів, агентських відносин, інституціональної теорії тощо.

Повертаючись до вищезгаданих теорій, треба зазначити, що основні їх теоретичні положення активно застосовуються і при дослідженні процесів мережизації на транспорті. Однак, враховуючи галузеву специфіку діяльності підприємств різних видів транспорту та складність побудови ефективної системи взаємозв'язків між ними, перелік теоретичних обґрунтувань таких процесів за їх безпосередньою участю потребує суттєвого розширення.

При дослідженні основних теоретичних положень будемо керуватися принципом фальсифікації, запропонованим К. Поппером, згідно з яким критерієм наукового статусу теорії є її спростовуваність [6].

Зупинимось на розгляді фундаментальних теорій економічних та природничих наук і застосуємо їх основні положення до пояснення сутності процесів формування мереж транспорту.

На початковому етапі інтеграції підприємств транспорту в структуровані мережеві структури приймаються непрості рішення щодо вибору партнерів з визначення їх взаємодії та розробки стратегії сумісних дій. Перекладаючи основні постулати теорії раціонального вибору в практичну площину здійснення мережевої взаємодії суб'єктів транспортної діяльності, можна зазначити, що останні роблять свій вибір на основі максимізації вигод та результатів від такої співпраці, можливості взаємного здійснення окремих видів транспортної діяльності.

Зростання вимог споживачів до якості транспортних послуг обумовлює застосування теорії обміну між мережевими партнерами, згідно до якої між ними відбувається обмін інформацією, інтелектуальною власністю, знаннями, досвідом тощо, створюючи умови для здійснення структурних змін, диверсифікації видів діяльності та отримання можливої вигоди від сумісної співпраці.

При виборі форм укладання формальних або неформальних контрактів в залежності від розподілу прав власності в мережевих транспортних структурах можливо скористатися основними положеннями теорії агентських відносин. Будь яка мережа як коаліція власників різних видів ресурсів передбачає укладання контрактів або договорів з постачальниками, споживачами, інвесторами, кредиторами, страховими компаніями, працівниками тощо. Такі контракти, як правило, є класичними, тобто передбачають укладання договорів в рамках діючих правових норм і мають уречевлений характер.

Укладання контрактів між партнерами мережі носить умовний характер, так як базується на особистих відносинах і має форму неокласичного контракту, який укладається на довготривалий період в умовах невизначеності та більше нагадує форму договору про принципи співробітництва, визначаючи ступінь незалежності та самостійності транспортних підприємств. При укладанні таких контрактів неможливо врахувати всі спірні моменти, які можуть виникнути в процесі їх реалізації.

В основу теорії агентських відносин закладені взаємовідносини всередині підприємства, особливо між власниками та менеджерами. Застосування мережевих підходів потребує акцентування уваги на зовнішніх взаємовідносинах транспортних підприємств, які в більшості випадків передбачають використання аутсорсингу.

При розвитку мережевої взаємодії особливого значення набувають довірчі відносини між підприємствами транспорту та іншими представниками бізнес-кіл, владою та населенням. Саме ступінь довіри як кількісної динамічної характеристики взаємовідносин різних економічних суб'єктів, що заснована на вигоді економічних результатів взаємодії, виступає як гальмуючим, так і прискорюючим фактором розвитку процесів мережизації. Довіра як фундаментальна економічна категорія в ринковій економічній системі представлена багатофакторною моделлю [7].

В процесі мережевої взаємодії транспортних підприємств необхідно враховувати, що рівень довіри споживачів до них залежить від сезонності роботи транспорту; якості транспортних послуг; вартості перевезень. З точки зору підприємств транспорту, довіра до споживачів оцінюється їх спроможністю своєчасно та в повному обсязі перераховувати кошти за надані транспортні послуги. Довіра органів влади до транспортних підприємств та їх об'єднань визначається на основі показників, що характеризують своєчасність погашення кредиторської заборгованості, особливо перед

бюджетами всіх рівнів; зменшенням рівня аварійності, виконанням вимог законодавчо-нормативних актів. В свою чергу суб'єкти господарювання на транспорті довіряють владі, коли своєчасно надходять кошти у вигляді дотацій, субвенцій, відшкодування витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій громадян, на рівні державної влади і місцевого самоврядування реалізуються програми розвитку транспорту та транспортної інфраструктури тощо.

Складніше оцінити рівень довіри між підприємствами, особливо різних видів транспорту, які мають намір об'єднатися в складі тих чи інших мереж або мережевих структур. Кожне підприємство має свій набір індикаторів довіри, які базуються не тільки на економічних, але і на психологічних показниках. Згідно з цим необхідно розробити багатофакторний індекс довіри мережевих партнерів, враховуючи існуючий досвід побудови таких індексів і перекладаючи методику їх розрахунку на специфіку функціонування окремих сегментів ринку транспортних послуг.

Мережева взаємодія підприємств транспорту спричиняє появу матеріальних, інформаційних, фінансових потоків, а також вантажо- та пасажиропотоків між партнерами. Для збалансування інтересів всіх партнерів мережевої взаємодії необхідно усунути виникаючі дисбаланси при пропозиції та споживанні транспортних послуг. Досягти цього можливо за рахунок розширення спектру інноваційної діяльності мережевих партнерів.

Перекладаючи основні положення теорії циклічності Й.А. Шумпетера в сферу функціонування підприємств транспорту, можливо пояснити взаємозалежність циклів їх розвитку у відповідності до впроваджуваних ними інноваційних змін. На початковому етапі впровадження інновації приносять значний прибуток, через деякий час вони застарівають, зменшуючи доходи транспортних підприємств, призводячи до спаду результативності їх діяльності. Цей стан триває до появи нових інновацій і їх впровадження, таким чином починається новий цикл [8]. Дослідження проблем циклічності інноваційного розвитку підприємств транспорту в складі мереж ускладнюється нерівномірністю впровадження та різновидами інновацій, що потребує узгодження стратегій інноваційного розвитку між партнерами по взаємодії з метою усунення дублювання введення ними однотипних нововведень і підвищення тим самим конкурентних переваг.

В мережеві взаємодії підприємств транспорту необхідно застосовувати основні положення теорії ефективної конкуренції, організувавши роботу всіх партнерів, спрямовану на досягнення спільних цілей найкращим чином. На думку Й. А. Шумпетера, ефективна конкуренція є динамічною. За рахунок впровадження інновацій знижуються витрати виробництва, ціни, зростають обсяги і якість продукції, продуктивність праці. Як новий тип конкуренції, вона є більш ефективною і обумовлює перехід від цінової конкуренції до конкуренції якості [8].

Розглядаючи теорії інформаційної економіки, необхідно зупинитися на положеннях теорії інформаційного суспільства, яка з'явилась на початку 60-х років минулого століття, але на сьогоднішній день не є до кінця сформульованою та знаходиться в стадії розробки. Головним надбанням даної теорії є перехід до повної інформатизації економіки та суспільного життя за рахунок впровадження інформаційних технологій. При цьому центральними поняттями даної теорії є інформаційна економіка, діяльність, інфраструктура, інформаційне суспільство, виробництво та інформаційні технології [9].

Розглядаючи теорію мережевої економіки, С. М. Парінов вводить поняття інформаційного проникнення економічного середовища, яке визначає вибір форми організації господарської діяльності при здійсненні інформаційних обмінів між учасниками сумісних дій [10].

Виходячи з цього, визначальними ресурсами підприємств транспорту на сучасному етапі розвитку економіки є інформація та знання. В основу формування та функціонування мереж транспорту необхідно закладати інформаційні технології, на основі застосування яких транспортні підприємства вільно та з мінімальними витратами можуть взаємодіяти між собою та іншими економічними агентами. При цьому знання є частиною інформації, яка усвідомлюється, переосмислюється й оцінюється працівниками таких підприємств для її подальшого раціонального практичного використання. Саме знання дають поштовх для розвитку інновацій в сфері транспортного обслуговування вантажо- та пасажиропотоків, підвищуючи тим самим показники результативності діяльності транспортних підприємств.

В більшості економічних досліджень мережі розглядають як економічні кластери. Згідно теорії М. Портера, кластер – це група географічно сусідніх взаємопов'язаних компаній і пов'язаних з ними організацій, діючих у визначеній сфері та взаємодоповнюючих один одного. Будучи точками зростання внутрішнього ринку, кластери, в основу побудови яких закладаються інноваційні технології, сприяють підвищенню міжнародної конкурентоспроможності країни в цілому [11].

М. Енрайт, як основоположник теорії регіональних кластерів, зазначає, що конкурентні переваги країн генеруються саме на рівні регіонів шляхом створення регіональних кластерів у складі взаємопов'язаних підприємств, схожих за спеціалізацією [12].

С. Розенфельд, доповнюючи дослідження М. Енрайта, вказує на те, що кластер, будучи концентрацією фірм, має здатність створювати синергетичний ефект, враховуючи їх географічну близькість та наявність комунікацій між учасниками [13].

Активізація кластерних ініціатив на транспорті потребує розширення теоретико-методологічного обґрунтування та поглибленого дослідження позитивного та негативного досвіду створення таких новоутворень в національній і закордонній практиці.

Для кількісної оцінки показників функціонування транспортних підприємств в складі мереж необхідно застосовувати інструментарій природничих наук, а саме теорії ймовірності, теорії систем, теорії складних мереж.

Теорія складних мереж, яка знаходиться на перехресті дискретної математики, зокрема теорії графів та статистичного аналізу, отримала свій розвиток на початку 1990-х років і в сфері практичного застосування в транспортній діяльності представлена незначною кількістю наукових робіт, які в основному стосуються дослідження мереж міського громадського транспорту. Перекладаючи основні положення теорії складних мереж на проблематику даного дослідження, за її допомогою можна визначити параметри мереж транспорту та побудувати графіки розподілу вузлів.

**Висновки та подальші дослідження.** Складність та специфіка транспортно-економічних відносин потребує розробки адекватних сучасним вимогам часу методологічних підходів і теоретичних ідей. Відсутність загальноприйнятих положень економічної теорії та методики критеріїв оцінки призводить до гальмування процесів входження підприємств транспорту до складу мереж та мережових структур. Розглянутий в статті теоретичний інструментарій спрямований на трансформацію традиційних форм діяльності підприємств транспорту, застосування в їх діяльності мережових підходів та активізацію процесів мережизації за їх участю для досягнення конкурентних переваг та перетворення «мереж виживання» в «мережі розвитку». Подальші дослідження в цьому напрямку повинні стосуватися поєднання основних теорій економічних та природничих наук з метою теоретико-методологічного обґрунтування процесів мережизації на транспорті та розробки системи критеріїв їх ефективності.

### Література

1. Каткало В.С. Межфирменные сети: проблематика исследований новой организационной категории в 1980-90е гг. / В.С. Каткало // Вестник СПбГУ, 1999. – Сер. Экономика. – Вып. 2. – С. 21-38.
2. Носова Т.Ю. Институційна конкурентоспроможність ієрархічних і мережових структур в економіці: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.01 / Т. Ю. Носова ; Харк. нац. ун-т ім. В.Н. Каразіна. – Х., 2010. – 16 с.
3. Радаев В.В. Основные направления развития современной экономической социологии // Экономическая социология: новые подходы к институциональному и сетевому анализу / сост. и науч. ред. В. В. Радаев, пер. М. С. Добряковой и др. – М. : РОССПЭН, 2002. – С. 3-18.
4. Третьяк О.А. Сетевые формы межфирменной кооперации: подходы к объяснению феномена / О.А. Третьяк, М.Н. Румянцева // Российский журнал менеджмента. – 2003. – № 2. – С. 25-50.
5. Светульников М. Г. Предпринимательские сети как экономическая категория: направления современных исследований [Электронный ресурс] / М.Г. Светульников. // Теория и практика общественного развития, 2011. – №1. — Режим доступа: <http://www.teoria.praktika.ru>
6. Popper K.R. Conjectures and Refutations. The Growth of Scientific Knowledge. London and Henley. Routledge and Kegan Paul, 1972.
7. Николаев И.А. Аналитический доклад “Доверие в экономике: количественная оценка” / И.А. Николаев, С.В. Ефимов, Е.В. Марушкина. – М. : ФБК, Департамент стратегического анализа, 2006. – 38 с.
8. Шумпетер Й. Теория экономического развития: [ пер.с англ.] / Й. Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 455 с.
9. Белова Л.Г. Информационное общество: трансформация экономических отношений в мировой экономике : монография / Л.Г. Белова, А.А. Стриженко. – Барнаул: Изд-во «Азбука», 2007. – 387 с.
10. Паринов С.И. К теории сетевой экономики / С.И. Паринов. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. – 168 с.
11. Портер М. Э. Международная конкуренция: Конкурентные преимущества стран : пер. с англ. / М.Э. Портер; под ред. и с предисл. В. Д. Щетинина. – М. : Междунар. отношения, 1993. – 895 с.
12. Enright M. J. Regional clusters and economic development: a research agenda. - Boston: Harvard Business School, 1993. – 756 p.
13. Розенфельд С. Внедрение кластеров в экономику / Пер. с англ.: Учеб. Пос. / С. Розенфельд. — М. : Издательский дом «Вильямс», 2000. – 418 с.

### References

1. Katkalo, V.S. (1999), “Inter-firm networks: the problems of research in the new organizational category 1980-90”, *Vestnik SPbHU, Ser. Ekonomika*, issue 2, pp. 21–38.
2. Nosova, T.Yu. (2010), “Institutional competitiveness hierarchical and network structures in economics”, thesis abstract for Cand. Sc. (Econ.), 08.00.01 Economic theory and history of economic thought, V.N. Karazin Kharkiv National University, Kharkiv, Ukraine, 16 p.

3. Radaev, V.V. (2002), "The main directions of the development of modern economic sociology", *Ekonomycheskaia sotsyolohiya: novye podkhody k institutsionalnomu i setevomu analyzu*, ROSSPEN, Moscow, Russia.
4. Tretiak, O.A. and Rumyantseva, M.N. (2003), "Network forms of inter-firm cooperation: approaches to explaining the phenomenon", *Rossiiskij zhurnal menedzhmenta*, issue 2, pp. 25-50.
5. Svetunkov, M.G. (2011) "Business networks as an economic category: the directions of current research", *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*, available at: <http://teoria.praktika.ru>
6. Popper, K.R. (1972), *Conjectures and Refutations. The Growth of Scientific Knowledge*, Routledge and Kegan Paul, London and Henley, UK.
7. Nikolaev, I.A., Efimov, S.V. and Marushkina, E.V. (2006), *Doverie v jekonomike: kolichestvennaja ocenka* [Confidence in the economy: a quantitative assessment], Departament strategicheskogo analiza, Moscow, Russia.
8. Shumpeter, I. (1982), *Teoriya ekonomicheskogo razvitiya* [Theory of economic development], Progress, Moscow, Russia.
9. Belova, L.G. and Strizhenko, A.A. (2007), *Informacionnoe obshchestvo: transformacija jekonomicheskikh otnoshenij v mirovoj jekonomike* [Information society: transformation of economic relations in the world economy], Azbuka, Barnaul, Russia.
10. Parinov, S.I. (2002), *K teorii setevoy ekonomiki* [On the theory of the network economy], IJeOPP SO RAN, Novosibirsk, Russia.
11. Porter, M.Je. (1993), *Mezhdunarodnaia konkurenciia: Konkurentnye preimushhestva stran* [International Competition: The Competitive Advantage of countries], Mezhdunar. otnoshenija, Moscow, Russia.
12. Enright, M.J. (1993), *Regional clusters and economic development: a research agenda*, Harvard Business School, Boston, USA.
13. Rozenfeld, S. (2000), *Vnedrenie klasterov v ekonomiku* [Implementation the cluster in the economy], Izdatelskii dom «Vilamc», Moscow, Russia.

УДК 339.94

Ільчук П.Г.,  
к.е.н., доцент, доцент кафедри фінансів  
Національний університет «Львівська політехніка»

## ПЕРЕВАГИ ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ

Il'chuk P.G.,  
cand.sc.(econ.), assoc. prof., assistant professor  
of the department of finance  
National University «Lviv Polytechnic»

## ADVANTAGES OF INTERNATIONALIZATION OF ENTERPRISES

**Постановка проблеми.** Сучасна світова економічна система у значній мірі є глобалізованою, при чому спостерігається подальша тенденція до посилення глобалізаційних економічних процесів. Натомість, окремі національні економіки, які розвиваються, на окремих етапах розвитку все більше набувають ознак відкритих економічних систем та стають частиною глобальної світової економіки. І саме інтернаціоналізація підприємств, і, як наслідок, інтеграція національних економік у глобальну світову економічну систему стає потужним додатковим джерелом економічного зростання в країнах з економікою, що розвивається.

На сучасному етапі розвитку дані процеси характерні для економіки України, а тому дослідження питань інтернаціоналізації та переваг, які вона зумовлює для підприємств, набувають особливої актуальності. Глобалізація національних економік відбувається насамперед через інтернаціоналізацію, тому питання інтернаціоналізації економіки та формування стратегій інтернаціоналізації набувають все більшої актуальності. Однак, оскільки інтернаціоналізація економіки відбувається впродовж довгострокового періоду, а управлінські рішення щодо інтернаціоналізації як окремих підприємств, зокрема, так і національних економік, загалом, є стратегічними рішеннями, тому необхідними є насамперед дослідження у сфері стратегічного управління інтернаціоналізацією.

Також через посилення конкуренції на світовому ринку актуальним є комплексне дослідження усіх видів переваг, яких може досягти підприємство через інтернаціоналізацію, та основних аспектів фінансування інтернаціоналізації підприємств.