

8. Hadzhynova, O.V. (2013), "Current trends of bankruptcy in Ukraine", *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti*, Iss. 1, Vol. 2, pp. 275-278.
9. Zhalilo, Ja.A., Kononenko, K.A., Jablons'kyj, V.M., et al. (2014), *Systemna kryza v Ukraini: peredumovy, ryzyky, shljahy podolannja: analitychna dopovid* [Systemic crisis in Ukraine: implications, risks, overcoming: analytical report], NISD, Kyiv, Ukraine.
10. The law of Ukraine "About restoring debtor's solvency or recognizing it bankrupt", no. 2343-XII, dated May 14, 1992, rev., available at: <http://zakon.nau.ua> (access December 09, 2014).
11. Sohatjuk, O.S. (2004), "Sanitation is a civilized way out of the crisis of economically insolvent enterprises", *Stan i problemy transformacii finansiv ta ekonomiky regioniv u perehidnyj period: zbirnyk naukovyh prac drugoi Mizhnarodnoi nauково-praktychnoi konferencii 22-23 kvitnja 2004 roku u Hmelnyckomu instytuti biznesu*, Khmelnytsky, TOV NVP «Evrika», April 22-23, 2004, pp. 185-191.
12. The report of the World Bank and the International Finance Corporation "Doing business 2015", available at: <http://russian.doingbusiness.org> (access December 09, 2014).
13. Official website of the State Statistics Service of Ukraine, available at: www.ukrstat.gov.ua (access December 09, 2014).
14. Official web portal of the "Judiciary of Ukraine", available at: <http://court.gov.ua>. (access December 09, 2014).
15. Urjadovyj portal, available at: www.kmu.gov.ua (access December 09, 2014).
16. Gnjeusheva, I.O. and Romanova, K.I. (2011), "The process of reorganization of enterprises in Ukraine", *Visnyk Kyi'vs'kogo instytutu biznesu ta tehnologij*, no. 3 (16), pp. 17-20.

УДК 338.47:334.724.4

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Дивінець О.Л., аспірант

*Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля
Україна, 49000, Дніпропетровськ, вул. Набережна Леніна, 18*

novacia-consult@mail.ru

Визначено завдання розвитку міського громадського транспорту, а саме: децентралізація; фіксованість; підключення; міжвидова конкуренція; тарифікація поїздок; неефективність субсидування. Визначено фактори формування пасажиропотоку в міських агломераціях. Численні дослідження проблем розвитку міського громадського транспорту показали важливість науково обґрунтованого управління його послугами. Якщо система управління виключає зворотний зв'язок із громадськістю, то малоімовірним є створення оптимальної інфраструктури перевезень, послуги будуть слабо інтегровані, а їх рівень залишатиметься неоднорідним і ненадійним. Доведено, що розглянуті проблеми розвитку міського громадського транспорту можуть бути вирішені на основі діагностичного аналізу факторів, використання стратегічного і оперативного управління послугами громадського транспорту, розвитку забезпечуючих підсистем управління, а також застосування сучасних економіко-математичних методів прийняття управлінських рішень та комп'ютерних програм. Обґрунтовано необхідність створення єдиного органу управління транспортом, який відповідає за планування маршрутів руху, графіків перевезень і розробку оптимальних тарифів, що сприяло б цілісному підходу до розвитку громадського транспорту та його інфраструктурі. Зроблено висновок, що в системі управління послугами міського громадського транспорту важливе місце займає стратегічне управління, зокрема, стратегічне планування, яке включає постановку цілей і розробку стратегій у сфері підвищення якості послуг та рівня обслуговування пасажирів. Проаналізовано вплив рівня обслуговування пасажирів громадського транспорту на такі соціально-економічні цілі розвитку міста: економічні цілі міського господарства; цілі в галузі захисту міського довкілля; цілі в галузі соціальної справедливості; цілі в галузі безпеки життєдіяльності; цілі в галузі економічного зростання; фінансові цілі.

Ключові слова: громадський транспорт, пасажиропоток, соціально-економічний розвиток, стратегія.

Дивинец О.Л. ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА / *Днепропетровский университет имени Альфреда Нобеля, Украина*

Определены задачи развития городского общественного транспорта, а именно: децентрализация; фиксированность; подключение; межвидовая конкуренция; тарификация поездок; неэффективность субсидирования. Определены факторы формирования пассажиропотока в городских агломерациях. Доказано, что рассмотренные проблемы развития городского общественного транспорта, могут быть решены на основе диагностического анализа факторов, использовании стратегического и оперативного управления услугами общественного транспорта, развития обеспечивающих подсистем управления, а также применением современных экономико-математических методов принятия управленческих решений и компьютерных программ. Обоснована необходимость создания единого органа управления транспортом, который должен отвечать за планирование маршрутов движения, графиков перевозок и разработку оптимальных тарифов, что способствует целостному подходу к развитию общественного транспорта и его инфраструктуры. Сделан вывод, что в системе управления услугами городского общественного транспорта важное место занимает стратегическое управление, в частности, стратегическое планирование, включающее постановку целей и разработку стратегий в области повышения качества услуг и уровня обслуживания пассажиров. Проанализировано влияние уровня обслуживания пассажиров общественного транспорта на следующие социально-экономические цели развития города: экономические цели городского хозяйства; цели в области защиты городской окружающей среды; цели в области социальной справедливости; цели в области безопасности жизнедеятельности; цели в области экономического роста; финансовые цели.

Ключевые слова: общественный транспорт, пассажиропоток, социально-экономическое развитие, стратегия.

Divinec O.L. PROBLEMS OF URBAN PUBLIC TRANSPORT SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT STRATEGIES FORMATION / *Alfred Nobel Dnipropetrovsk University, Ukraine*

The urban public transport tasks have been defined, namely: decentralization; fixation; connection; interspecific competition; trips billing; subsidizing ineffectiveness. The formation of passenger traffic factors have been defined in urban agglomerations. The numerous problems studies of urban public transport have shown the importance of scientifically based management of its services. If the management system excludes feedback with the public, it is highly unlikely to create optimum transportation infrastructure, services will be poorly integrated, and their level will remain uneven and unreliable. It has been proved that these public transport problems can be solved based on diagnostic analysis of the factors, the use of strategic and operational public transport services management, development of providing management subsystems, and the application of modern economic and mathematical management decisions methods and software. The necessity of creating a unified transport management organ has been substantiated passenger service that is responsible for planning routes, transportation schedules and optimal tariffs elaboration for contributing the holistic approach to the development of public transport and its infrastructure. It has been concluded that in the management system of urban public transport services strategic management takes an important place, including strategic planning, which involves setting goals and strategy development in working with promotion of service quality and passenger service level. The influence of public transport passenger service has been analyzed on the following social and economic goals in the city: the economic goals of Municipal Economy; the aims for the urban environment protection; the goals of social justice; the goals in Vital Activity Safety; the goals for economic growth; the financial targets.

Key words: public transportation, passenger traffic, social and economic development strategy.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Громадський транспорт – європейське дитя XIX століття з його тільки-но утвореними багатотисячними фабриками і багатопверховими універмагами. Вимоги до мобільності городян серйозно підвищилися, а засоби пересування відставали: пішки на інший кінець міста не находишся, візник і, тим більше, особистий виїзд не всім по кишені.

Початкове завдання, що ставиться перед цілком раціональною системою з метро, автобусів, трамваїв, тролейбусів і таксі, – дешево перевезти великі маси людей з точки А (житлових районів) в точку В (промзони).

При цьому система міського транспорту на початку XX століття давала прибуток, до його кінця стала планово-збитковою. Але міська влада Європи йде на це, підтримуючи дотаційний транспорт, інакше всім, включаючи самих градоначальників, буде гірше через транспортний колапс.

Вартість будівництва та експлуатації систем громадського транспорту в сучасних містах постійно зростає, в тому числі, за рахунок будівництва метрополітенів. Наприклад, за

даними 2012 року у світі мають метро 184 міські агломерації, велика частина яких знаходиться в розвинених країнах.

Будівництво метрополітенів прискорилося в останні роки особливо в країнах, де громадський транспорт стає зрозумілою стратегією поліпшення міської мобільності і зниження заторів на дорогах.

Рівень пасажиропотоку пов'язаний з декількома географічними й економічними міркуваннями. У деяких містах з високим пасажиропотоком, таких як Київ, Пекін і Шанхай існує субсидування громадського транспорту. Інші міста з високою щільністю населення мають рівень розвитку метро, пропорційний приросту їхнього населення (Лондон, Гонконг, Осака, Париж, Сеул і Токіо).

Розвиток особистої автомобілізації в містах робить системи громадського транспорту менш зручними для підтримки міської мобільності. У багатьох містах додаткові інвестиції в громадський транспорт не призвели до значного приросту пасажиропотоку. Незаплановане і неузгоджене освоєння території привело до швидкого розширення міської периферії. Жителі, вибравши житло у віддалених районах, обмежують свій потенційний доступ до послуг громадського транспорту. Надмірне інвестування (коли інвестиції не мають ефективної віддачі) і недостатнє інвестування (коли існує значний незадоволений попит) у громадському транспорті є також складними проблемами його розвитку. Міський громадський транспорт часто сприймається як найбільш ефективний вид транспорту для міських районів великих міст. Тим не менш, дослідження показують стагнацію системи громадського транспорту в окремих розвинених країнах, що ставить під сумнів його економічне значення.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Методологічними проблемами ефективного функціонування та розвитку транспорту займалися такі вчені: О. Бакаєв, Ю. Гольска, М. Гур'єва, Л. Зайончик, А. Полякова, І. Симарова та інші [1-7]. У своїх роботах дослідники висвітлили різні аспекти та особливості господарювання підприємств міського електротранспорту – від технічних до особливостей економіки та управління даною сферою. Водночас у сучасній вітчизняній літературі небагато досліджень, присвячених проблемам забезпечення комплексного розвитку системи пасажирських перевезень міським електротранспортом, обґрунтуванню дієвих та ефективних напрямків її реформування. При цьому зазначимо, що залишились маловивченими питання обґрунтування ефективності управлінських рішень, пов'язаних з оптимізацією використання транспорту в містах України.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є узагальнення теоретичних концепцій та надання рекомендацій щодо розробки стратегії соціально-економічного розвитку міського громадського транспорту в Україні.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Зазначимо, що громадський транспорт служить не економічним цілям, а виконує соціальну функцію забезпечення доступності та соціальної справедливості для людей із середнім і низьким рівнем доходів. У цьому випадку перед міським громадським транспортом ставиться ряд складних завдань [8, с. 25]:

- децентралізація. Громадські транспортні системи не призначені для обслуговування міст з низькою щільністю і розсіяним населенням міських районів, що все частіше стають домінуючою міським просторовою структурою. Чим вищий рівень децентралізації міської діяльності, тим складніше і дорожче обслуговувати міські райони громадським транспортом. Крім того, децентралізація сприяє далеким поїздкам, що зумовлює більш високі експлуатаційні витрати і низькі доходи від систем оплати проїзду;
- фіксованість. Інфраструктури окремих систем громадського транспорту, зокрема трамваїв, тролейбусів і метро, є фіксованими, в той час як міста є динамічними, навіть в умовах низьких темпів їх змін. Це означає, що моделі перевезень пасажирів постійно застарівають;

- підключення. Системи громадського транспорту часто функціонують незалежно від систем особистого та вантажного транспорту, а також комерційної інфраструктури. Це призводить до певних проблем переміщення пасажирів від однієї системи перевезень до іншої. Вирішення цієї проблеми полягає у формуванні економічно ефективної системи перевезень, яка повинна включати в себе доступне і вільне переміщення пасажирів з однієї системи в іншу, наприклад, створення інтегрованої структури пересадок пасажирів, де маршрути автобусів і тролейбусів перетинаються зі станціями метро;

- міжвидова конкуренція. Доступна і мобільна система автомобільного транспорту є значущим конкурентом громадського транспорту, що призводить до зниження пасажиропотоку у відносному вираженні і, в деяких випадках, в абсолютному. Чим вищий рівень особистої автомобілізації, тим більш нетерпимими є порушення обслуговування на громадському транспорті, крім того, громадський сервіс відстає від зручності автомобіля. Однак зміна цін на енергоносії, завдання охорони навколишнього середовища дещо згладжують цю проблему;

- тарифікація поїздок. Більшість систем громадського транспорту відмовилися від тарифікації залежно від відстані поїздки і перейшли до більш простої плоскої системи оплати проїзду, що обмежувало короткі поїздки, для яких добре підходить більшість транзитних систем, і заохочувала тривалі поїздки, які є більш дорогими. Сучасні інформаційні системи забезпечують можливість контролю за тривалістю поїздок, що дозволяє повернутися до більш справедливої тарифікації на основі середньої відстані переміщення пасажирів міського громадського транспорту;

- неефективність субсидування. Оскільки громадський транспорт дотується з бюджетів, ці витрати, як правило, не відображені в тарифних системах громадських перевезень. Додаткові субсидії часто використовуються для покриття минулих боргів, і не обов'язково підвищують продуктивність персоналу транспортних організацій. Отже, бюджетне фінансування розвитку громадського транспорту як соціально-економічного виду діяльності, значно вище кваліфікації його персоналу та продуктивності послуг перевезення, що є соціально несправедливим і потребує змін.

Розглянуті проблеми розвитку міського громадського транспорту, що збігаються для міських агломерацій світу, включаючи великі міста-мільйонники України, можуть бути багатьох в чому вирішені на основі діагностичного аналізу факторів, використання стратегічного і оперативного управління послугами громадського транспорту, розвитку забезпечуючих підсистем управління (інформаційної, технологічної, кадрової, науково-методичної), а також застосування сучасних економіко-математичних методів прийняття управлінських рішень та комп'ютерних програм.

Керованою підсистемою в цьому випадку є послуги міського громадського транспорту, дорожно-транспортна інфраструктура, фінансування програм муніципального розвитку послуг громадського транспорту та режими землекористування, що забезпечує синергетичний ефект.

Численні дослідження проблем розвитку міського громадського транспорту показали важливість науково обґрунтованого управління його послугами. Якщо система управління виключає зворотний зв'язок із громадськістю, то малоімовірним є створення оптимальної інфраструктури перевезень, послуги будуть слабо інтегровані, а їх рівень залишатиметься неоднорідним і ненадійним.

Міські муніципалітети виграли б від створення єдиного органу управління транспортом, який відповідає за планування маршрутів руху, графіків перевезень і розробку оптимальних тарифів, що сприяло б цілісному підходу до розвитку громадського транспорту та його інфраструктурі. Одна з найбільших проблем у реалізації стратегій сталого розвитку міських перевезень полягає в подоланні інституційних та організаційних бар'єрів. Створення єдиного муніципального підприємства міського громадського транспорту може пройти довгий шлях

до справжнього інституційного співробітництва органів муніципального управління, транспортних організацій, громадськості та бізнесу.

Просте інвестування бюджетних коштів у велику ємність транзитних систем міського громадського транспорту не є єдиною вимогою для поліпшення якості обслуговування. Використання приватно-державного (муніципального) партнерства дозволило дещо вирішити проблеми інтенсивних і швидкісних перевезень приватним колективним транспортом, проте якість його послуг є, безумовно, низькою, включаючи показники надійності приватних транспортних засобів, комфорту пересування, безпеки пасажирів, кваліфікації та відповідальності перевізників.

У системі управління послугами міського громадського транспорту важливе місце займає стратегічне управління, зокрема, стратегічне планування, яке включає постановку цілей і розробку стратегій у сфері підвищення якості послуг та рівня обслуговування пасажирів (споживачів послуг і користувачів).

Підвищення рівня обслуговування на міському громадському транспорті істотно впливає на соціально-економічні цілі міського муніципального господарства, яке демонструє табл. 1.

Існують політичні, правові, економічні та соціальні проблеми реалізації позитивного впливу розвитку послуг міського громадського транспорту на досягнення цілей соціально-економічної політики органів муніципального управління.

Таблиця 1 – Вплив рівня обслуговування пасажирів громадського транспорту на соціально-економічні цілі міста

Соціально-економічні цілі	Вплив на досягнення цілей	Ступінь впливу
Економічні цілі міського господарства	Підвищення рівня транспортного обслуговування веде до зниження часу очікування і переповненості транспортних засобів, скорочує сукупні витрати на поїздки. Громадський транспорт стає більш привабливим і сприяє переключенню користувачів з особистих автомобілів, що зменшує затори на дорогах. Ступінь переключення залежить від рівня обслуговування і перехресної еластичності попиту	Помірний ступінь позитивного впливу
Цілі в галузі захисту міського довкілля	Підвищення рівня обслуговування сприяє переключенню користувачів на громадський транспорт, що обумовлює скорочення забруднення повітря і шуму	Слабкий ступінь позитивного впливу
Цілі в галузі соціальної справедливості	Підвищення рівня обслуговування сприяє наданню більш широкого спектру послуг, товарів та їх доступності. Додаткові нові послуги можуть бути зосереджені в раніше недоступних районах або нових напрямках	Сильний ступінь позитивного впливу
Цілі в галузі безпеки життєдіяльності	Підвищення рівня обслуговування веде до переключення від особистих автомобілів до громадського транспорту, що знижує аварійність на дорогах	Слабкий ступінь позитивного впливу
Цілі в області економічного зростання	Сукупна вартість проїзду на громадському транспорті знижується від підвищення рівня обслуговування. Крім того, переключення населення на громадський транспорт зменшує затори і скорочує час у дорозі. Ці два впливи можуть збільшити продуктивність праці і сприяти економічному зростанню	Невизначений ступінь впливу
Фінансові цілі	Підвищення рівня обслуговування може поліпшити фінансовий стан транспортних операторів, яке буде залежати від еластичності рівня обслуговування. Еластичність рівня обслуговування понад 1 призведе до чистого збільшення їх доходів, менше 1 – до чистого зниження	Можливо слабкий негативний вплив

Так, підвищення рівня обслуговування на громадському транспорті, безумовно, отримає підтримку з боку широкої громадськості, але не від усіх політичних організацій та депутатів міської ради, які, можливо, віддадуть перевагу збільшенню муніципальних субсидій, насамперед, на охорону здоров'я та муніципальне господарство. Фінансові проблеми, пов'язані з підвищенням рівня обслуговування, стосуються експоненціального зростання витрат перевізників при підвищенні якості послуг громадського транспорту, що вимагає визначення джерел їх фінансування в умовах недостатнього місцевого бюджету.

Отже, актуальною є розробка теоретичних і концептуальних положень підвищення якості послуг міського громадського транспорту та рівня обслуговування пасажирів, а на їх основі – методичного інструментарію оцінки рівня обслуговування на міському громадському транспорті як важливого виду соціально-економічної діяльності транспортних операторів і органів муніципального управління.

ВИСНОВКИ

У результаті визначення факторів формування пасажиропотоку в міських агломераціях і ключових проблем розвитку громадського транспорту окреслено низку теоретичних і концептуальних положень підвищення якості послуг міського громадського транспорту та рівня обслуговування пасажирів, а на їх основі – розроблено методичний інструментарій оцінки рівня обслуговування на міському громадському транспорті як важливого виду соціально-економічної діяльності транспортних операторів і органів муніципального управління.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бакаев А. А. Информационное моделирование и качество управления транспортными процессами / А. А. Бакаев, А. П. Кутах // Управляющие системы и машины. — 2003. — № 3. — С. 84—92.
2. Гольская Ю. Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. экон. наук : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / Ю. Н. Гольская. — Екатеринбург, 2013. — 21 с.
3. Гурьева М. А. Оценка устойчивого развития региона на основе индикативной системы оценки уровня экологизации экономики / М. А. Гурьева, Л. Н. Руднева // Вестник УрФУ. Серия : Экономика и управление. — 2013. — № 3. — С. 104—116.
4. Гурьева М. А. Система индикативной оценки уровня и степени экологизации экономики региона / М. А. Гурьева, Л. Н. Руднева // Российское предпринимательство. — 2013. — № 1 (223). — С. 134—139.
5. Зайончик Л. Г. Проблеми підвищення ефективності експортного потенціалу послуг автомобільного транспорту в умовах формування ринкових відносин : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. экон. наук : спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / Зайончик Леонід Григорович ; Київський міжнародний ун-т цивільної авіації. — К., 1996. — 40 с.
6. Полякова А. Г. Модернизация структуры экономического пространства региона / А. Г. Полякова // Вестник Череповецкого государственного университета. — 2011. — Т. 2. — № 2—30. — С. 28—31.
7. Симарова И. С. Регион в контексте теории экономического пространства / И. С. Симарова // Известия вузов. Социология. Экономика. Политика. — 2013. — № 4. — С. 37—40.
8. Общая теория статистики : учеб. / [под ред. И. И. Елисейевой]. — [5-е изд., перераб. и доп.]. — М. : Финансы и статистика, 2005. — 656 с.

REFERENCE

1. Bakaev, A. and Kutah, A. (2003), “Informative design and management quality by transport processes”, *Upravljajushhie sistemy i mashiny*, vol. 3, pp. 84-92.
2. Golskaja, J. (2013), “Estimation of influence of a transport infrastructure on socio-economic development of region”, Ph.D. Thesis, Ekaterinburg, Russia.
3. Gureva, M. and Rudneva, L. (2013), “Estimation of steady development of region on the basis of the indicative system of estimation of level of ecologization of economy”, *Vestnik UrFU Serija: Jekonomika i upravlenie*, vol. 3, pp. 104-116.

4. Gureva, M. and Rudneva, L. (2013), "System of indicative estimation of level and degree of ecologization of economy of region", *Rossijskoe predprinimatelstvo*, vol. 1, pp. 134-139.
5. Zajonchik, L. (1996), "Problems of increase of efficiency of export potential of services of motor transport are in the conditions of forming of market relations", Ph.D. Thesis, Kіivskij mizhnarodnij un-t civil'noї aviacії, Kyiv, Ukraine.
6. Poljakova, A. (2011), "Modernisation of structure of economic space of region", *Vestnik Cherepoveckogo gosudarstvennogo universiteta*, vol. 2, pp. 28-31.
7. Simarova, I. (2013), "The region is in the context of theory of economic space", *Izvestija vuzov. Sociologija. Jekonomika. Politika*, vol. 4, pp. 37-40.
8. Eliseeva, I. (2005), *Obshhaja teorija statistiki* [General theory of statistics], Finansy i statistika, Moscow, Russia.

УДК 69.003:658.012

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ В КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

Колобердянко І.І., к.е.н., доцент, Коробов О.О.

*Запорізький національний університет
Україна, 69600, м. Запоріжжя, вул. Жуковського, 66*

koloberdjanko@ukr.net, alexander.korobov@mail.ru

Економічна глобалізація означає процес дедалі більшого розвитку всесвітньої економічної інтеграції, головними рушійними силами якого є лібералізація міжнародної торгівлі та руху капіталів, зростання темпів технологічного прогресу та формування інформаційного суспільства, дерегулювання. На сьогодні зовнішнє середовище, у якому працюють вітчизняні підприємства, характеризується суперечливими тенденціями позитивних зрушень у сфері поглиблення прозорості та співпраці з ринками зарубіжних країн, а також посиленням невизначеності, що спричинена посткризовими тенденціями та політичною нестабільністю всередині України. Отже, роль планування міжнародної економічної діяльності зростає через необхідність передбачення сценарію розвитку, можливості врахування загальнодержавних планів та коригування поточних і середньострокових програм підприємства. Базовою категорією механізму планування міжнародної діяльності підприємства є «планування», що визначається як процес визначення цілей на майбутнє та розробки шляхів їх досягнення. Планування слугує основою для розвитку внутрішньої системи підприємства з урахуванням впливу зовнішніх чинників і є однією з функцій менеджменту. Планування міжнародної економічної діяльності підприємства орієнтоване на визначення сильних і слабких сторін, визначається його організаційною структурою, впливає на фінансові результати та залежить від контрольних функцій. Значення планування можна пояснити необхідністю узгодження мети підприємства, результатів його діяльності з обсягом наявних ресурсів, що потрібні для виконання поставлених завдань. Стратегічне ж планування міжнародної економічної діяльності – це багатоступенева й розгалужена діяльність, яка охоплює всі аспекти організаційного та фінансового управління підприємством у контексті впливу зовнішнього середовища. Тому в процесі формування ефективної системи планування необхідно враховувати внутрішні особливості підприємства та зовнішні чинники.

Ключові слова: глобальна економіка, інвестиційний глобалізм, глобальний інвестиційний ринок, циклічно-кризовий розвиток, конкурентне бізнес-середовище, глобальний менеджмент, транснаціональні корпорації, інвестиційні корпоративні стратегії, глобальні інвестиційні проекти.

Колобердянко И.И., Коробов А.А. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЕ / *Запорожский национальный университет, Украина*

Экономическая глобализация – это процесс все большего развития всемирной экономической интеграции, главными движущими силами которого являются либерализация международной торговли и движения капиталов, рост темпов технологического прогресса и формирования информационного общества, дерегулирование. Сегодня внешняя среда, в которой работают отечественные предприятия, характеризуется противоречивыми тенденциями положительных сдвигов в сфере углубления прозрачности и сотрудничества с рынками зарубежных стран, а также усилением неопределенности, вызванной посткризисными тенденциями и политической нестабильностью внутри Украины. Таким