

ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ

INSTITUTE OF MARKET PROBLEMS AND ECONOMIC&ECOLOGICAL RESEARCH OF
NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF UKRAINE

ЕКОНОМІЧНІ ІННОВАЦІЇ

ECONOMIC INNOVATIONS

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
COLLECTION OF SCIENTIFIC WORKS

Засновано у жовтні 1998 року
Series founded in October, 1998

За наук. редакцією
академіка НАН України, д.е.н., проф. Буркинського Б.В.

Том 22, Випуск 2(75)
Volume 22, Issue 2(75)

Одеса
2020

Засновник і видавець:

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
НАН України

*Рекомендовано до друку та публікації у мережі Інтернет Вченою Радою Інституту проблем
ринку
та економіко-екологічних досліджень НАН України
(протокол № 2 від 02.03.2020 р.)*

Редакційна колегія:

Головний редактор: **Буркинський Б.В.**, акад. НАН України, д-р екон. наук, проф.
Заступник головного редактора: **Лайко О.І.**, д-р екон. наук, с.н.с.;
Відповідальний секретар редколегії: **Хумарова Н.І.**, д-р екон. наук, с.н.с.

Члени редакційної колегії:

Андрєєва Н.М., д-р екон. наук, с.н.с.; **Басюркіна Н. Й.**, д-р екон. наук, доц. ; **Дан Маріус
Воїцілас**, д-р екон. наук, доц., асоційований професор, старший дослідник (Румунія); **Єрмакова
О.А.** д-р екон. наук, с.н.с.; **Жихарєва В.В.**, д-р екон. наук, проф.; **Зверяков М.І.**, чл.-кор. НАН
України, д-р екон. наук, проф.; **Ільченко С.В.** д-р екон. наук, проф.; **Ковальов А.І.**, д-р екон.
наук, проф.; **Купінець Л.Є.**, д-р екон. наук, проф.; **Манцуров І.Г.**, чл.-кор. НАН України, д-р
екон. наук, проф.; **Прокопюк А.**, докт. габіліт. (м. Белосток, Польща); **Петрушенко М.М.** д-р
екон. наук, доц.; **Рубель О.Є.** д-р екон. наук, проф.; **Руденко Л.Г.** акад. НАН України, д-р геог.
наук, проф.; **Сатанова А.**, проф. надзв., к.е.н. (м. Пряшів, Словаччина); **Симоненко В.К.**, чл.-
кор. НАН України, д-р екон. наук, проф.; **Степанов В.М.**, д-р екон. наук, проф.; **Туниця Ю.Ю.**,
акад. НАН України, д-р екон. наук, проф.; **Уманець Т.В.**, д-р екон. наук, проф.; **Філіппова С.В.**,
д-р екон. наук, проф.; **Черчик Л.М.**, д-р екон. наук, проф.; **Шевченко Г.М.** д-р екон. наук, доц.

Журнал індексується та реферується:

Національна бібліотека України ім. В.І. Вернадського, Google Scholar, ROAD (Directory of Open Access scholarly Resources), URAN, Crossref, Ulrichsweb, Index Copernicus, Наукова електронна бібліотека періодичних видань НАН України, WorldCat, SciLit.

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації:
серія КВ №24242-14082 ПР від 02.12.2019 р.

Відповідно до наказу МОН України від 09.03.2016 р. № 241 «Економічні інновації» внесено у перелік наукових фахових видань України, у яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата економічних наук.

Publishers and founders:

Institute of Market Problems and Economic&Ecological Research of NAS of Ukraine

Approved for publishing and Internet publications

by the Scientific Council of the Institute of Market Problems and Economic&Ecological Research, NAS of Ukraine

(March 02, 2020, protocol № 2)

Editorial Board:

Editor-in-Chief: **Burkynskyi B.V.**, Academician of National Academy of Sciences of Ukraine, Dr. Sci. (Econ.), Prof.

Deputy Editor: **Laiko O.I.**, Dr. Sci. (Econ.), Senior researcher;

Assistant editor: **Khumarova N.I.**, Dr. Sci. (Econ.), Senior researcher

Editorial Board Members:

Andryeyeva N.M., Dr. Sci. (Econ.), Senior researcher; **Basiurkina N. Y.**, Dr. Sci. (Econ.) Assoc. Prof.; **Dan Marius Voicilas**, Dr. Sci. (Econ.) Assoc. Prof., Senior researcher (Romania); **Yermakova O. A.** Dr. Sci. (Econ.), Senior researcher; **Zhikhareva V.V.**, Dr. Sci. (Econ.) Prof.; **Zveryakov M.I.**, Corresponding Member of the NAS of Ukraine, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Ilchenko S. V.** Dr. Sci. (Econ.) Prof.; **Kovalev A.I.** Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Kupynets L.E.**, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Mantsurov I.G.**, Corresponding Member of the NAS of Ukraine, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Prokopiuk A.**, Prof. nadzw. dr. hab., (Białystok Poland); **Petrushenko M. M.** Dr. Sci. (Econ.) Assoc. Prof.; **Rubel O. Y.** Dr. Sci. (Econ.) Prof.; **Rudenko L.G.** Academician of National Academy of Sciences of Ukraine, Dr. Sci. (Geog.), Prof.; **Satanova A.**, Prof. nadzw. dr. (Presov, Slovakia); **Simonenko V.K.**, Corresponding Member of the NAS of Ukraine, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Stepanov V.M.**, Dr. Sci. (Econ.) Prof. **Tunytsya Yu.Yu.**, Academician of National Academy of Sciences of Ukraine, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Umanets T.V.**, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Filippova S.V.**, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Cherchyk L.M.**, Dr. Sci. (Econ.), Prof.; **Shevchenko G. M.** Dr. Sci. (Econ.) Assoc. Prof.

The journal is indexed and referenced:

Vernadsky National Library of Ukraine, Google Scholar, ROAD (Directory of Open Access scholarly Resources), URAN, Crossref, Ulrichsweb, Index Copernicus, Scientific electronic library of periodicals of NAS of Ukraine, WorldCat, SciLit.

Registration Certificate: KB №24242-14082 PIP of December 02, 2019.

«Economic Innovations» is updated to the new list of scientific professional editions, which can publish the results of PhD theses in Economics by Order Ministry of Education and Science of Ukraine № 241 of 09.03.2016

ЗМІСТ

<i>Burkinskyi B.V., Laiko O.I., Talpa V.P. TAX INSTRUMENTS FOR ENSURING ECONOMIC DEVELOPMENT AND COOPERATION OF TERRITORIAL COMMUNITIES (Буркинський Б.В., Лайко О.І., Талпа В.П. ПОДАТКОВІ ІНСТРУМЕНТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ І СПІВРОБІТНИЦТВА ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД Англ.)</i>	7
<i>Vardiashvili A.V. URGENCY OF INTRODUCTION OF INNOVATIONS INTO THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE (Вардіашвілі А.В. АКТУАЛЬНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ В ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ Англ.)</i>	17
<i>Горячук В.Ф., Назаренко Ю.А. ВАЛОВА ДОДАНА ВАРТІСТЬ ЯК ГОЛОВНИЙ ПОКАЗНИК ПРОДУКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТ</i>	25
<i>Yezhov M.B., Kolodinskyi S.B. NETWORK MODELS OF REGIONAL ECONOMIC SYSTEMS. (Єжов М.Б., Колодинський С.Б. МЕРЕЖЕВІ МОДЕЛІ РЕГІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ. Англ.)</i>	34
<i>Kotenko S.V., Kasianova V.A., Dondych L.V. IMPLEMENTATION OF THE INSTITUTIONAL ANTI-CRISIS POLICY IN THE TRANSPORT AREA. (Котенко С.В., Касьянова В.А., Дондич Л.В. ВПРОВАДЖЕННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОЇ АНТИКРИЗОВОЇ ПОЛІТИКИ В ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ. Англ.)</i>	40
<i>Лозова Т.П. ІНСТИТУЦІЙНІ МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ ПЛОДОВО-ЯГІДНОГО РИНКУ УКРАЇНИ</i>	49
<i>Маслій Н.Д., Котенко С.В., Жаданова Ю.О. ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЗМІЩЕНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАСАДАХ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ ТА ЗАСТОСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ</i>	61
<i>Михайлюк О.Л., Хумаров О.А. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГАСТРОНОМІЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ</i>	71
<i>Петрушенко М.М. «ІНКЛЮЗИВНА ЕКОНОМІКА ДОСВІДУ» – ОЗДОРОВЧА РЕКРЕАЦІЯ: ВІД ВИРОБНИЧОГО ДО СПОГЛЯДАЛЬНОГО ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ</i>	82
<i>Робул Ю.В. ПРЕДМЕТ ТА ЗАВДАННЯ МАКРОМАРКЕТИНГУ ПОВ'ЯЗАНІ З РОЗВИТКОМ ЦИФРОВИХ МАРКЕТИНГОВИХ СИСТЕМ</i>	93
<i>Sadchenko O.V. BASIC DIRECTIONS OF EXPERIENCE ECONOMY MARKETING DEVELOPMENT IN CONDITIONS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT. (Садченко О.В. ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ МАРКЕТИНГУ ЕКОНОМІКИ ДОСВІДУ В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ Англ.)</i>	101
<i>Філіппов В.Ю. ВПЛИВ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ НА МОДЕЛІЙ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМНИЦТВА: КЛЮЧОВІ ФУНКЦІОНАЛЬНІ ТА СТРУКТУРНІ ЗМІНИ</i>	112
<i>Khumarova N.I., Tiutiunnyk H.O., Vernihorova N.V. DEVELOPMENT OF INCLUSIVITY IN THE FIELD OF RECREATIONAL NATURE MANAGEMENT ON THE EXAMPLE OF BEACH TERRITORIES. (Хумарова Н.І., Тютюнник Г.О., Вернігорова Н.В. РОЗВИТОК ІНКЛЮЗИВНОСТІ У СФЕРІ РЕКРЕАЦІЙНОГО ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ ПЛЯЖНИХ ТЕРИТОРІЙ. Англ.)</i>	122

<i>Shevchenko H.M. BEHAVIORAL ASPECTS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN INCLUSIVE EXPERIENCE ECONOMY AND WELFARE ECONOMY (ON THE EXAMPLE OF ECO-RECREATIONAL SPHERE) (Шевченко Г.М. ПОВЕДІНКОВІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ ІНКЛЮЗИВНОЇ ЕКОНОМІКИ ВРАЖЕНЬ І ЕКОНОМІКИ ДОБРОБУТУ (НА ПРИКЛАДІ ЕКО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ СФЕРИ) Англ.)</i>	135
<i>Єгоров І.Ю. РЕЦЕНЗІЯ НА МОНОГРАФІЮ «ІНСТИТУЦІЙНІ ВАЖЕЛІ ВДОСКОНАЛЕННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ» (АВТОР - ЄРМАКОВА О.А.)</i>	145

CONTENTS

<i>Burkinskyi B.V., Laiko O.I., Talpa V.P. TAX INSTRUMENTS FOR ENSURING ECONOMIC DEVELOPMENT AND COOPERATION OF TERRITORIAL COMMUNITIES.....</i>	7
<i>Vardiashvili A.V. URGENCY OF INTRODUCTION OF INNOVATIONS INTO THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE.....</i>	17
<i>Goryachuk V.F., Nazarenko Y.A. GROSS VALUE ADDED AS THE MAIN INDICATORPRODUCTIVITY OF ENTERPRISES.....</i>	25
<i>Yezhov M.B., Kolodinskyi S.B. NETWORK MODELS OF REGIONAL ECONOMIC SYSTEMS.....</i>	34
<i>Kotenko S.V., Kasianova V.A., Dondych L.V. IMPLEMENTATION OF THE INSTITUTIONAL ANTI-CRISIS POLICY IN THE TRANSPORT AREA.....</i>	40
<i>Lozova T.P. INSTITUTIONAL MECHANISMS OF DEVELOPMENT REGULATION LOGISTICS OF THE FRUIT AND BERRY MARKET OF UKRAINE.....</i>	49
<i>Maslii N.D., Kotenko S.V., Zhadanova Y.O. EFFICIENCY OF MANAGING COMBINED TRANSPORTATION ON THE BASIS OF FORMING A LOGISTIC CENTER AND APPLYING INNOVATIVE-INFORMATION TECHNOLOGIES.....</i>	61
<i>Mihailuk E.L., Khumarov A.A. DEVELOPMENT OF FOOD TOURISM PERSPECTIVES IN UKRAINE.....</i>	71
<i>Petrushenko M.M. "INCLUSIVE EXPERIENCE ECONOMY" – WELLNESS AND RECREATION: FROM PRODUCTION TO CONTEMPLATIVE NATURE MANAGEMENT.....</i>	82
<i>Robul Y.V. SCOPE OF MACRO MARKETING RELATED TO THE DEVELOPMENT OF DIGITAL MARKETING SYSTEMS.....</i>	93
<i>Sadchenko O.V. BASIC DIRECTIONS OF EXPERIENCE ECONOMY MARKETING DEVELOPMENT IN CONDITIONS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT.....</i>	101
<i>Filippov V.Y. THE INFLUENCE OF THE NATIONAL SOCIO-ECONOMIC SYSTEM DEVELOPMENT MODEL ON THE BUSINESS DEVELOPMENT MANAGEMENT MODEL: KEY FUNCTIONAL AND STRUCTURAL CHANGES.....</i>	112
<i>Khumarova N.I., Tiutiunnyk H.O., Vernihorova N.V. DEVELOPMENT OF INCLUSIVITY IN THE FIELD OF RECREATIONAL NATURE MANAGEMENT ON THE EXAMPLE OF BEACH TERRITORIES.....</i>	122
<i>Shevchenko H.M. BEHAVIORAL ASPECTS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN INCLUSIVE EXPERIENCE ECONOMY AND WELFARE ECONOMY (ON THE EXAMPLE OF ECO-RECREATIONAL SPHERE).....</i>	135
<i>Iegorov I.YU. REVIEW TO THE MONOGRAPHY "INSTITUTIONAL LEVERS FOR IMPROVING UKRAINE'S REGIONAL INNOVATION POLICY IN THE CONTEXT OF GLOBAL CHALLENGES" (author Iermakova O.A.).....</i>	145

УДК 336.228:330.3

JEL H22, E62

БУРКИНСЬКИЙ Б.В.

*академік НАН України, д-р екон. наук, професор
директор*

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Frantsuzkyi boulevard, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: oss_iprei@ukr.net

ORCID: 0000-0001-9303-0898

ЛАЙКО О.І.

д-р екон. наук, с.н.с.

заст.директора Інституту з наук. роботи

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: alexlayko@gmail.com

ORCID: 0000-0001-7082-0862

ТАЛПА В.П.

аспірант відділу міжрегіонального економічного розвитку Українського Причорномор'я

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький б-р, 29 м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: talpascience@gmail.com

ORCID: 0000-0003-3003-9005

ПОДАТКОВІ ІНСТРУМЕНТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ І СПІВРОБІТНИЦТВА ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД

Актуальність. Податкові інструменти стимулювання економічної активності широко застосовуються в якості регуляторів розвитку регіональних територіально-господарських систем в розвинених країнах, особливо на теренах ЄС, але і для України така практика, на авторську думку і на думку багатьох фахівців в питаннях оподаткування та підтримки пріоритетів економічного розвитку, була б доречною і результативною. Процеси добровільного формування об'єднаних територіальних громад та проведення децентралізації адміністративно-територіального устрою в Україні не принесли очікуваних зростань в обсягах економічного розвитку територіальних господарських систем і це обумовлює потребу в формуванні комплексної політики сприяння економічному розвитку територіальних комплексів з особливим акцентом на підтримку точок економічного зростання. Підтримка пріоритетів економічного розвитку регіональних, субрегіональних господарських систем та частин функціональних територій на базовому рівні може бути ефективно здійснена за допомогою податкових інструментів, оскільки такі заходи є дієвими і стимулюють швидке спрямування фінансових, товарних, логістичних, інвестиційних потоків в напрямку сприятливих умов для ведення ділової активності. Перспективним напрямом розвитку територіальних господарських систем є підтримка економічного співробітництва в громадах, оскільки так забезпечуватимуться умови для провадження розподілу праці в між територіальному вимірі та стимулюватиметься створення подовжених ланцюгів доданої вартості.

Мета та завдання. Метою статті є обґрунтування доцільності і визначення потенційної результативності запровадження податкових інструментів стимулювання економічного розвитку і співробітництва територіальних громад в Україні в контексті адміністративно-територіальної реформи та впливу сучасних викликів щодо забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних територіально-господарських комплексів в процесі інтеграції до світових економічних систем.

Результати. У статті інструментарій економічного співробітництва громад розглянуто і як засіб створення функціональних територій, що є альтернативою процесу об'єднання територіальних громад, і як універсальний засіб забезпечення економічної спроможності громад в умовах об'єднання, що є особливо актуальним в аспекті завершення реформи децентралізації з майже повним делегуванням усіх повноважень Кабінету міністрів України.

Запропоновані заходи підвищення економічної спроможності територіальних громад з використанням інструментарію економічного співробітництва, які містять в собі податкові, організаційні, фінансові, інформаційні важелі, що є актуальними для сучасних умов розвитку територіальних громад в Україні та в її

регіонах. Особливу увагу приділено податковим заходам і механізмам стимулювання економічного розвитку і співробітництва територіальних громад, оскільки доведено, що такі важелі регулювання є одними з найбільш дієвих.

Висновки. Визначено, що стимулювання інвестиційної активності, загального економічного розвитку і співробітництва заходами податкового регулювання вже є можливим і відповідне інституціональне забезпечення для цього вже сформовано, але для подальшого запровадження комплексного механізму податкового стимулювання співробітництва і формування функціональних територій на засадах провадження ефективного розподілу праці потрібним є і організаційне супроводження, і додаткові більш суттєві та системні зміни до діючого інституціонального середовища, особливо до Податкового кодексу України.

Ключові слова: податкове стимулювання економічного розвитку, податкова система, економічне співробітництво територіальних громад, інвестиційний розвиток, інвестиції.

BURKINSKYI B.V.

*Academician of the National Academy of Sciences of Ukraine, Dr. Econ. Sciences, Professor,
Director*

*Institute of market problems and economic&ecological researches of the National Academy of Sciences of
Ukraine,*

Frantsuzkyi boulevard, 29, Odessa, Ukraine, 65044

E-mail: oss_iprei@ukr.net

ORCID: 0000-0001-9303-0898

LAIKO O.I.

*Dr. Econ. Sciences, senior researcher
deputy head of department*

*Institute of market problems and economic&ecological researches of the National Academy of Sciences of
Ukraine,*

Frantsuzkyi boulevard, 29, Odessa, Ukraine, 65044

E-mail: alexlayko@gmail.com

ORCID: 0000-0001-7082-0862

TALPA V.P.

*postgraduate student of the Department of Interregional Economic Development of the Ukrainian Black Sea
Region*

*Institute of market problems and economic&ecological researches of the National Academy of Sciences of
Ukraine,*

Frantsuzkyi boulevard, 29, Odessa, Ukraine, 65044

E-mail:

ORCID: 0000-0003-3003-9005

TAX INSTRUMENTS FOR ENSURING ECONOMIC DEVELOPMENT AND COOPERATION OF TERRITORIAL COMMUNITIES

Topicality. Tax instruments that are aimed on stimulation of economic activity are widely used as regulators of regional territorial economic systems in developed countries, especially in the EU, and for Ukraine this practice, on the author's opinion and on the opinion of many experts in taxation sphere, will also support economic development priorities and would be appropriate and effective. The processes of voluntary formation of united territorial communities and decentralization of administrative-territorial organization in Ukraine did not bring the expected growth in the economic development of territorial economic systems and this necessitates the formation of a comprehensive policy to promote economic development of territorial complexes with special emphasis on economic growth. Supporting the priorities of economic development of regional, subregional economic systems and parts of functional areas at the basic level can be effectively implemented through tax instruments, because such measures are effective and can stimulate the rapid direction of financial, commodity, logistics, investment flows towards favorable business conditions. A promising direction for the development of territorial economic systems is the support of economic cooperation in communities, because this will provide conditions for the division of labor in the territorial dimension and will stimulate the creation of extended value chains.

Aim and tasks. The purpose of the article is to substantiate the feasibility and determine the potential effectiveness of tax instruments that are to stimulate the economic development and cooperation of territorial communities in Ukraine in the context of administrative and territorial reform and according to the impact of modern challenges of the ensuring of the competitiveness of domestic economic complexes in context of integration into world economic systems.

Research results. The article considers the tools of economic cooperation of communities as means of functional territories creating, which is an alternative to the process of united territorial communities forming, and as a universal mean

of ensuring of the economic capacity of communities in terms of unification, which is especially relevant during the completing of decentralization reform, when delegation of all powers is provided to the Cabinet of Ministers of Ukraine.

Measures of economic capacity increase of territorial communities with the use of economic cooperation tools are developed in the article, including tax, organizational, financial, informational levers that are relevant to the current conditions of development of territorial communities in Ukraine and regions. Particular attention is paid to tax measures and mechanisms that are to stimulate economic development and cooperation of local communities, as it is proved that such levers of regulation are among the most effective.

Conclusion. *It is determined that stimulation of investment activity, general economic development and cooperation by tax regulation measures is already possible and appropriate institutional support for such tools has already been formed, but for further introduction of a comprehensive mechanism of tax stimulation of cooperation and formation of functional territories on the basis of effective division of labor support, additional more significant and systemic changes to the current institutional environment, especially to the Tax Code of Ukraine are needed.*

Key words: tax stimulation of economic development, tax system, economic cooperation of territorial communities, investment development, investments.

Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks. The current state and institutional support of the processes of economic development and cooperation of territorial communities of Ukraine in the context of decentralization reform are characterized by low activity and excessive formality, which necessitates state regulation and stimulation of economic exchange between territorial economic units to increasing of their economic sufficiency and taxability. It is determined that the national legal conditions in the field of economic cooperation of territorial communities allow the interaction of the subjects of cooperation in almost identical forms and ways as in the developed countries of Europe and in the World. But the activity and efficiency of using of the tools of economic cooperation in Ukraine remain extremely low compared to EU countries, where economic cooperation measures have formed a network of developed territorial units that interact as between full functional areas based on coordinated division of labor and maximizing added value. Therefore, the most promising practices for the national economy in the field of economic cooperation are analyzed, using the example of EU countries, using such forms of economic cooperation of territorial communities permitted and regulated by the legislation of Ukraine as concluding agreements or forming joint utilities or delegating powers. To revive the processes of interterritorial cooperation and increase the added value created in the territorial and economic complexes of Ukraine, it is proposed to apply tax regulation measures, a special role among which should be given to local taxes and fees, as the power to change their rates and thus regulate the territorial base level units.

Analysis of recent publications on the problem. Issues related to tax incentives for investment activity and support for the development of socio-economic systems in the national, interstate, regional dimensions were studied in the works of Zhalilo Ya.A. [1, 2], Tkachenko N.M. and Ilyenko N.O. [3], who paid special attention to the study of the impact of personal income tax on consolidated budget revenues, Varnaliy Z.S. [4]. The issue of the impact of special tax conditions on economic development and investment activity in different economic systems was studied by Geets V.M. [5], Burkinsky B.V. General issues of effective functioning and further transformation of the tax and financial system of Ukraine are reflected in the research of Yefimenko T.I. [6, 7]. One of the first, basic and classical studies on the impact of taxes on welfare and economic development are represented in the scientific works of Harberger A. [8]. Also, information reviews and regular analytical materials on the impact of taxes and fees on economic activity and stability of financial systems are provided by the International Center for Tax Competition Research [9] and the Accounting Chamber of Ukraine [10].

The issues of cooperation of territorial communities and state regulation of the activity of economic systems are studied by scientists from the Institutes of Regional Studies. E. Dolishny [11], market problems and economic and environmental research [12] of the National Academy of Sciences of Ukraine and the Institute of Civil Society [13]. Strategic directions and prospects for the organization of economic cooperation between territorial communities on the basis of smart specialization are given in the works of I.Z. Storonyanska and Melnyk M.I. [11], but the levers of regulatory influence aimed at intensifying cooperation and solving the problem of lack of economic incentives for concluding agreements on cooperation between communities in Ukraine have not yet been identified.

The conceptual foundations of economic cooperation in Ukraine and abroad are formed through an institutional framework based on the norms of relevant laws or directives that create the basis for the development of local, regional and subregional economic systems. Thus, in Ukraine the basis for the organization of cooperation of territorial communities are stated by the norms of the Constitution of Ukraine [14] and the Law of Ukraine "On Cooperation of Territorial Communities" [15]. Articles of the Constitution of Ukraine, namely part 3 of Art. 142 even before the adoption of the Law of Ukraine "On Cooperation of Territorial Communities" determined the possibility of cooperation of different territorial communities: from villages, cities, various settlements to regions on a contractual basis, with the creation of communal facilities,

using budget and other funds to implement joint projects or for joint financing, organization, maintenance of utilities, organizations and institutions, for organizing the work of bodies, services, institutions, etc. At the same time, special tax conditions for territorial production complexes, which are in fact centers of potential production of significant added value for effective participation in the international system of division of labor in the current Tax Code of Ukraine remain uncertain [16].

Allocation of previously unsolved parts of the general problem. The problems of stimulating economic development and transforming the instrument of economic cooperation of territorial communities into a means of increasing the financial capacity of territorial economic complexes in the context of decentralization reform remain unresolved. Also insufficiently substantiated are the issues of formation of state regulatory policy on the application of tax preferences and determining the need and feasibility of preferential treatment of investment transactions aimed to support interterritorial economic cooperation and the formation of territorial economic complexes that produce high added value and promote specialization of regions in terms of compliance with European and global trends to maintain a competitive environment for economic systems.

Formulation of research objectives (problem statement). The purpose of the article is to substantiate the need and feasibility of studying tax instruments to stimulate economic development and cooperation, identify effective and efficient mechanisms for attracting investment resources for the national economy, which, in this study, will be considered from the standpoint of systemic and economic growth in the context of decentralization reform and in the context of inclusion in the processes of world economic exchange. Tax incentives for economic development and cooperation are proposed in this study, taking into account the experience and best practices of the world and the EU. Particular attention should be paid to local taxes and fees, as well as personal income tax as regulators of economic activity at the grassroots level.

An outline of the main results and their justification. Cooperation is an effective mean of increasing the level of economic development of territorial and economic systems through the use of classical and new forms of division of labor in the form of concentration, specialization, cooperation, combination. The result of economic cooperation is the transformation of territories with different levels of development and entropic divergences into territorial and economic complexes or so-called functional territories. It is known [13] that functional areas - areas around large centers (cities), urban or rural, which can be territorially divided, but connected by close and sustainable relationships and are part of a common economic chain of cooperation. Typically, functional areas are formed around large cities, but the criterion of territorial, physical scale is optional, it is important to indicate the availability and concentration of capital, the availability of developed infrastructure and business connections that allow to unite all business activities. Due to the fact that territorial units and enterprises are better involved in the processes of economic exchange by participating in cooperation, so economic cooperation in world practice is considered as measure of stimulation of business activity and welfare increase. The instrument of economic cooperation, implemented in many functional territories of the developed countries of the world due to various levers of organizational and economic, including tax, incentives has become a real catalyst for the formation of capable functional areas. High concentration of capital, developed infrastructure, favorable conditions for attracting and reproducing investments have allowed functional areas in developed countries to become centers of gross product and value added growing, confirming data on the activities of functional areas (territorial, metropolitan systems) in the EU and OECD, which are shown in Fig. 1.

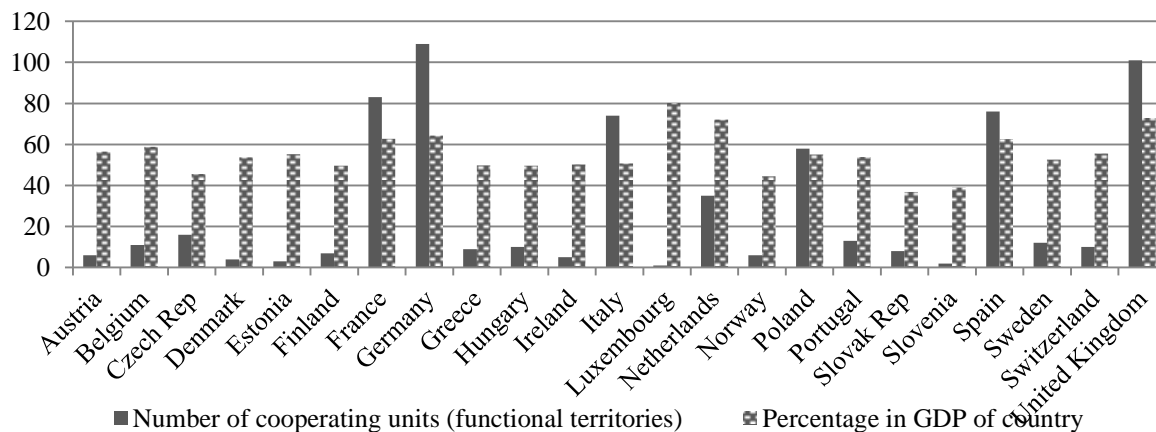


Fig. 1. Role of functional territories in the EU and OECD countries *
* designed according to data of [17]

The effectiveness of economic cooperation of territorial communities is confirmed by the experience of developed countries, which through the formation of points of economic growth and concentration of capital in them managed to create poles and complexes of economic development with high added value, that also generate a significant share of GDP.

The formation of functional territories in the EU is a process related to administrative and territorial reform, which consolidated the actual success of economic regulation and became the logical conclusion of real results in the form of economic cooperation and stimulation of socio-economic development. As well as the adoption of the relevant profile law [14, 15] without proper financial and economic, organizational incentives does not contribute to the revival of economic development and cooperation, but remains a formal tool. However, the formality of such tools should be stopped and turned into real measures to support economic cooperation of territorial communities, as accelerating the completion of decentralization reform in Ukraine and the transition to the stage of involuntary formation of united territorial communities require real rather than nominal measures to promote economic development and prosperity. Therefore, special conditions for regulating economic activity and promoting the cooperation of territorial communities is almost the only measure to overcome the systemic economic decline and economic insolvency of territorial communities.

One of the main documents that determine the relevance and necessity of cooperation between urban and rural communities in the EU is the Act, where description of the new cohesion policy is given (Regional Development and Cohesion Policy 2021-2027) [18]. Also this act provides five key priorities of development, that ensure closer, more reliable and mutually beneficial links between actors in the EU and in Europe as a whole.

But the other five areas (Smarter Europe, More Social Europe, Closer to Citizens, Greener and Carbon-Free Europe) are also closely linked to inter-municipal development and cooperation and are important for implementation in local communities. It is expected that investment in regional development will be focused in size of 65-85% to ensure the priorities of Smarter Europe and Greener, carbon free Europe in the territorial context, according to the state of development of the target regions [18]. That is, the policy of cooperation of territorial units will be supported by EU programs in the sectoral dimension.

The process of interregional cooperation in the EU countries was facilitated by financial support programs and common policy instruments. For the EU strategy, European Cohesion Policy for 2014-2020, 2021-2027. European territorial cooperation is one of the two main goals, along with attracting investment in economic growth and job creation (European territorial cooperation is one of the two goals of Cohesion Policy besides investment for Growth and Job). Means to support regional economic development and cooperation in EU countries include tools:

- direct financial support, competitive grant software;
- indirect economic support (special conditions of taxation and crediting);
- organizational and administrative support;
- informational and methodical support.

The most interesting for implementation in Ukraine is the experience of implementing mixed forms and tools to support the cooperation of territorial communities, which combine tax, credit and methodological measures. Information-methodical and educational levers are already being actively developed and implemented in the practice of promoting community cooperation in Ukraine, but there are no real measures of economic stimulation of cooperation of territorial units on the basic level. There are only objective economic preconditions for the inclusion of communities in cooperatives, which are explained by the established economic ties and the existing traditional specialization. However, such preconditions are not the same in all regions of Ukraine, which causes significant disparities in the distribution of points of concentration of cooperation between the regions of Ukraine. The instrument of cooperation, as of the beginning of 2020, is used in our country by only 1188 territorial communities from nearly 17908 ones took part in the joint implementation of 530 cooperation agreements [19], but the leading regions are clearly distinguished by the criterion of participation in cooperation, medium activity and regions with low degree of involvement in the processes of cooperation (Table 1).

Stimulating of economic cooperation processes in Ukraine can be done through tax measures, the application of which becomes more real and relevant in the context of decentralization, which leads to progressive changes in a number of laws, including tax legislation, in terms of local taxes.

- The existing provisions of the Tax Code of Ukraine on local taxes and fees (according to Article 10 of the Tax Code of Ukraine [16] and the Budget Code of Ukraine) provide for the possibility of local regulation of business activity through such taxes as:

- property tax;
- single tax for small and medium enterprises;
- fee for parking spaces for vehicles;
- tourist tax.

Table 1

Activity of participation in regional economic cooperation of regions of Ukraine

Oblast	The total number of cooperation projects	Number of communities that used the instrument of inter-municipal cooperation	Type of the region by the level of cooperation activity	Oblast	The total number of cooperation projects	Number of communities that used the instrument of inter-municipal cooperation	Type of the region by the level of cooperation activity
Poltavska	97	505	The most active	Ternopil'ska	5	13	Low-active
Vinnitska	64	192		Chernivetska	4	10	
Sumska	36	81	Highly active	Zakarpatska	3	8	
Cherkaska	23	116		Lvivska	3	7	
Kharkivska	22	94		Khersonska	3	7	
Zhytomyrska	16	43		Khmelnytska	3	12	
Volynska	11	31	Mid-active	Donetska	2	5	
Ivano-Frankivska	11	78		Odeska	2	9	
Chernihivska	11	45	No activity	Luhanska	0	0	
Rivnenska	10	30		Mykolaivska	0	0	
Kirovohradska	10	20		Kyiv			
Dnipropetrovska	9	24					
Zaporizka	8	16					
Kyivska	7	9					

* - compiled according to data [19]

But in practice, local communities have not yet learned to actually use of such tool as a regulator of investment activity.

Influencing the business environment in order to intensify the implementation of investment projects in the framework of cooperation through the tax lever - a single tax on individual entrepreneurs is a very real and legal measure, which is not applied by local communities. Thus, for the border regions of Ukraine it would be possible to support the formation of business networks with efficient logistics and value added chains, which would allow local entrepreneurs to participate in cross-border cooperation on economically beneficial for themselves and for the national economy basis.

It is also possible to regulate the implementation of cooperation in territorial communities with the help of other taxes, namely: personal income tax and corporate income tax. But such taxes are characterized by greater risks and there is a need to introduce legislative changes to implement such regulators.

With regard to personal income tax, there are some contradictions in the existing legislative field on tax support for the financial development of local communities, which relate to the delegation of powers to administer and collect taxes with the actual receipt of tax payments to certain budgets. Personal income tax, which according to the legal classification is national, actually plays the role of the main source of financial support for economic development of territorial communities, cities, districts, as 60% of the total amount of this tax goes to local budgets of these administrative-territorial entities. This tax is one of the main for local territorial and economic systems and provides financial nutrition for local development by 80-90%. However, for local communities at the local level are available only tools for indirect management of their own budget revenue base in terms of personal income tax, namely: it is possible to stimulate employers with administrative, informational, educational and advisory means of accruals and payments for relatively high wages, which will provide for the accrual of more personal income tax. At the same time, the application of

stimulants of socio-economic development of territorial communities through most direct taxes, as is done in most developed countries, is not possible without the introduction of special changes to existing tax legislation. A possible way to apply tax incentives for economic activity, encourage the implementation of investment projects and cooperation is the use of the conditions of Art. 11 of the Tax Code of Ukraine [16] on special tax regimes. Special tax regimes are established and applied in cases and in the manner prescribed exclusively by the Tax Code of Ukraine, and provide for the establishment of a special system of measures that determines the special procedure for taxation of certain categories of economic entities [16]. The special tax regime may provide for a special procedure for determining the elements of the tax and fee, exemption from paying certain taxes and fees.

The content of Art. 11 of the Tax Code of Ukraine should be implemented in the form of an economic experiment to support investment in depressed, border regions, which should increase the level of socio-economic development and promote the local benefits of territories with their participation in global economic exchange.

In terms of financing the decentralization reform, a possible option to stimulate economic cooperation may be a proposal to split VAT, customs duties and other national taxes and fees. Then local authorities will be interested in increasing these revenues and will take appropriate measures. It is proposed to spread the splitting of the income tax not only to the regions and the city of Kyiv, but also to the districts and communities of the basic level.

In general, the scientific and methodological approach to tax incentives for cooperation of territorial communities in Ukraine can be presented as follows (Fig. 2).

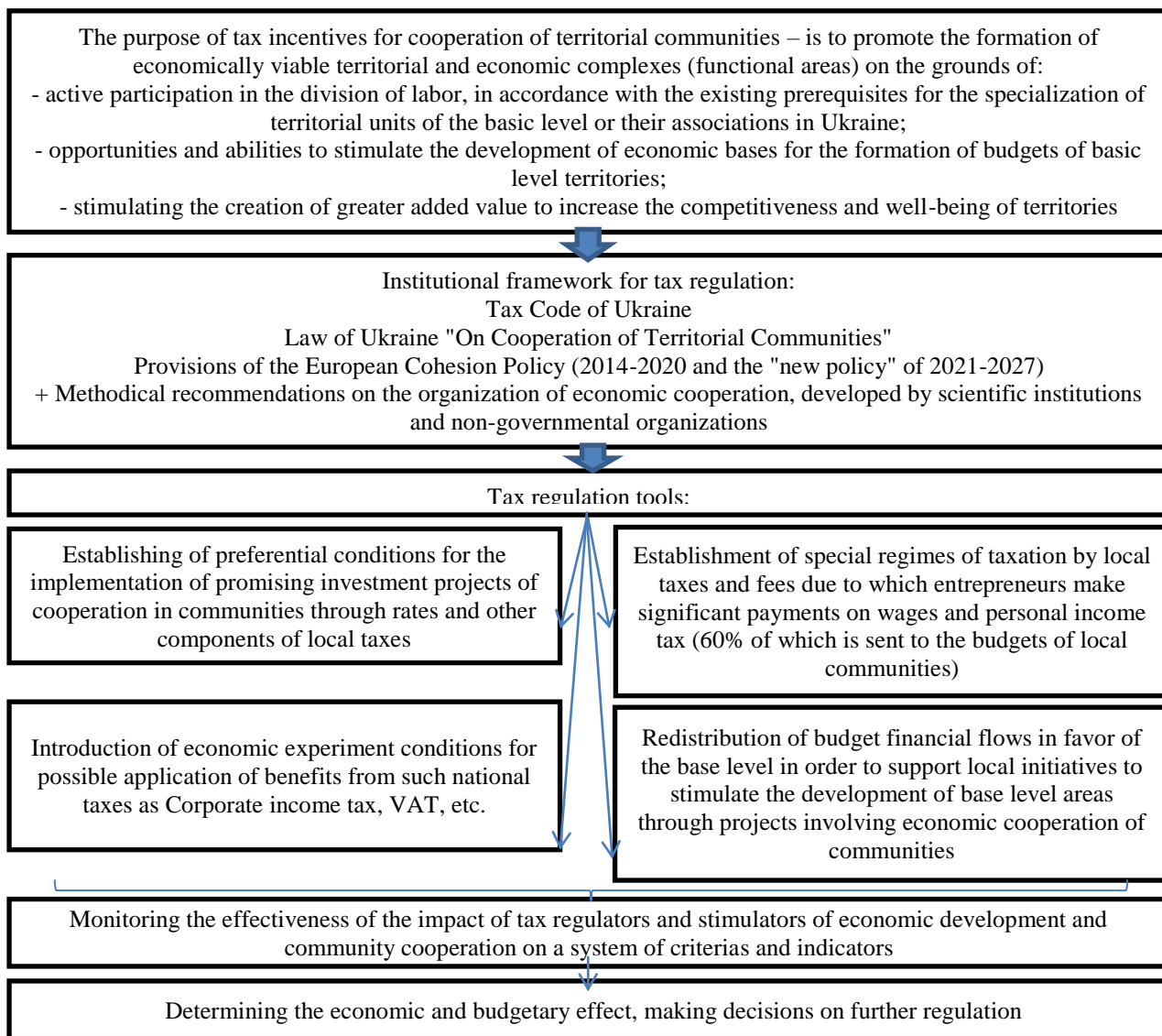


Fig. 2. Scientific and methodological approach to tax incentives for cooperation of territorial communities in Ukraine (author's development)

Application as regulators of local taxes and fees is really possible for implementation tool and requires further more methodological and informational support. Local councils already review each year and set a single tax rate for individual entrepreneurs of the 1st and the 2nd groups, and with the help of such powers can significantly stimulate innovation activity and increase the degree of involvement of entrepreneurs in innovative development. It would be appropriate to involve the business community in the innovation process on the basis of creating cost-effective conditions, taking into account the following main features of the main tool - a single tax:

- the single tax for entrepreneurs of the 1st and 2nd groups has significant social significance - the majority of persons-entrepreneurs engaged in active economic activity on the territory of cities and communities, are registered as single-tax payers;

- the single tax on persons-entrepreneurs is characterized by high elasticity - for all small entrepreneurs the size of the tax is very important and they are ready to change the type of economic activity, if it will have an economic effect in the form of tax reduction;

- reduction of the tax rate to support the implementation of strategically important investment projects allows not to create significant risks for the revenue side of local budgets (Table 2).

Table 2

Structure of own revenues of 665 UTCs' budgets in Ukraine *

Indicators of tax revenues of community budgets	2017		2018	
	mln UAH	%	mln UAH	%
Total:	12873,1	100	20865,3	100
Personal income tax	5223,3	40,6	11880,3	56,9
Excise tax	1522,8	11,8	1538,7	7,4
Land fee	2698,1	21,0	2997,4	14,4
Single tax	2646,2	20,6	3299,1	15,8
Real estate tax	245,9	1,9	373,6	1,8

*- compiled according to data [19]

Influencing on the business environment in order to intensify the implementation of investment projects in the innovation sphere with the help of the tax lever - a single tax on individual entrepreneurs is a very real and legal measure that is not applied by local communities. Thus, for the border regions of Ukraine it would be possible to support the formation of business networks with efficient logistics and value added chains, which would allow local entrepreneurs to participate in cross-border cooperation on economically beneficial for themselves and the national economy basis.

Conclusions and perspectives of further research. Prospects for the use of taxes as tools of stimulation of business activity and as activators of economic development and cooperation at the national and regional levels are significant, but this mean requires a set of systemic regulatory actions:

- development and adoption of the relevant state concept on tax regulation and promotion of economic development and cooperation of territorial and economic systems;

- development and adoption of the concept of integrated development of functional territories of the basic and subregional levels;

- development and implementation of methodological support to promote economic development and cooperation of territorial communities in Ukraine;

- substantiation of the need and adoption of appropriate amendments to the articles of the Tax Code of Ukraine in order to expand opportunities for regulation of economic development and cooperation of communities.

ЛІТЕРАТУРА

1. Шевченко О. "Зміни бюджетно-податкового регулювання регіонального розвитку: перші підсумки". Аналітична записка. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/zmini-byudzhethno-podatkovogo-regulyuvannya-regionalnogo-rozvitku>

2. Реформа системи державних фінансів України: перші результати та подальші перспективи. Аналітична доповідь. За ред. Я.А. Жаліла. - К.: НІСД, 2011. - С.25.

3. Ткаченко Н.М. Удосконалення податкової системи України, податкового регулювання доходів громадян [Електронний ресурс] / Н.М. Ткаченко, Н.О. Ільєнко // Облік і фінанси АПК: бухгалтерський портал - Режим доступу: <http://magazine.faaf.org.ua/udoskonalennya-podatkovoi-sistemi-ukraini-podatkovogo-regulyuvannya-dohodiv-gromadyan.html>
4. Варналій З.С. Вплив податкових канікул на конкурентоспроможність національної економіки світовий досвід та Україна // Теоретичні та прикладні питання економіки. Вип. 23. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/tpe/2010_23/Zb23_02.pdf.
5. Геєць В.М. Спеціальні економічні зони: «чорні діри» чи точки економічного зростання? [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://dt.ua/ECONOMICS/spetsialni_ekonomichni_zoni_chorni_diri_chi_tochki_ekonomichnogo_zrostantn_ua.html
6. Єфименко Т. І. Концептуальні засади подальшого розвитку системи управління державними фінансами / Т. І. Єфименко // Економіка України. - 2017. - № 3. - С. 3-19. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2017_3_2
7. Єфименко Т. І. Основні напрями трансформації податкової системи в Україні / Т. І. Єфименко // Фінанси України. - 2007. - № 9. - С. 9-13. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2007_9_3
8. Harberger A. Taxation and Welfare [Електронний ресурс] / A. Harberger. – Chicago: Midway reprint, Little, Brown, 1974. – 305 р. – Режим доступу: <http://www.econ.ucla.edu/harberger/TaxAndWelfareIntro.pdf>.
9. The Center for Tax Competition [Електронний ресурс] / The Center for Tax Competition. – Режим доступу: <http://www.taxcompetition.org/pages/mission>.
10. Звіт Рахункової палати України за 2019 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://tr.gov.ua/Activity/Reports/?id=876>
11. Сторонянська І.З., Мельник М.І., Лещук І.В. Передумови і стратегічні пріоритети смарт-спеціалізації регіону// Економіка України. - 2020. - № 1. - С. 39-55. - Режим доступу: <http://library.ztu.edu.ua/doccard.php/131754>
12. Горячук В. Ф. Оцінка конкурентоспроможності регіонів України на основі результатного підходу / В. Ф. Горячук // Регіональна економіка. – 2011. – №1(59). – С. 39-46.
13. Ткачук А.Ф. Як розпочати дружбу між містом та селом? Про співробітництво міських та сільських територіальних громад: методичні рекомендації / А. Ткачук, О. Сергієнко, О. Лайко, Н. Наталенко – К.: – 2019. – 43 с. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/517/08-02-19.pdf>
14. Конституція України [Електронний ресурс] - Режим доступу: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67740
15. Закон України «Про співробітництво територіальних громад» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1508-18>
16. Податковий кодекс України: № 2755-VI від 02.12.2010/ Верховна Рада України [Електронний ресурс]: Офіц. видання сайту Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
17. The Metropolitan Century. Understanding urbanisation and its consequences. Policy Highlights [Електронний ресурс] - Режим доступу: [https://www.oecd.org/global-forum-productivity/events/Policy%20highlights%20-%20The%20Metropolitan%20Century%20\(final\).pdf](https://www.oecd.org/global-forum-productivity/events/Policy%20highlights%20-%20The%20Metropolitan%20Century%20(final).pdf)
18. Regional Development and Cohesion Policy 2021-2027 [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2018/06/06-08-2018-regional-development-and-cohesion-policy-2021-2027
19. Співробітництво громад [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://decentralization.gov.ua/cooperation/gallery>

REFERENCES

1. Shevchenko O. Zminy bjudzhetno-podatkovogo reguljuvannja regional'nogo rozvytku: pershi pidsumky. Analitychna zapyska. [Changes in fiscal regulation of regional development: the first results]. Retrieved from <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/zmini-byudzhetno-podatkovogo-regulyuvannya-regionalnogo-rozvitku> [in Ukrainian]
2. Zhalilo Ja.A. (Ed.) (2011) *Reform of the public finance system of Ukraine: first results and further prospects*. Analitychna dopovid'. Kyi'v: NISD [in Ukrainian]

3. Tkachenko N.M. & Il'jenko N.O. Udoskonalennja podatkovoi' systemy Ukrainy, podatkovogo reguljuvannja dohodiv gromadjan [Improving the tax system of Ukraine, tax regulation of citizens' incomes] - *Oblik i finansy APK: buhgalters'kyj portal - Accounting and finance of agro-industrial complex: accounting portal*. Retrieved from <http://magazine.faaf.org.ua/udoskonalennya-podatkovoi-sistemi-ukraini-podatkovogo-reguljuvannja-dohodiv-gromadyan.html>. [in Ukrainian]
4. Varnalij Z.S. Vplyv podatkovykh kanikul na konkurentospromozhnist' nacional'noi' ekonomiky svitovyj dosvid ta Ukraini [The impact of tax holidays on the competitiveness of the national economy world experience and Ukraine]. *Teoretychni ta prykladni pytannja ekonomiky. - Theoretical and applied issues of economics*. Issues, 23. Retrieved from: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/tppe/2010_23/Zb23_02.pdf [in Ukrainian]
5. Gejec' V.M. Special'ni ekonomichni zony: «chorni diry» chy tochky ekonomichnogo zrostantnja? [Special economic zones: "black holes" or points of economic growth?]. Retrieved from: https://dt.ua/ECONOMICS/spetsialni_ekonomichni_zoni_chorni_diri_chi_tochki_ekonomichnogo_zrostantnja.html [in Ukrainian]
6. Jefymenko T. I. (2017) Konceptual'ni zasady podal'shogo rozvytku systemy upravlinnja derzhavnymy finansamy [Conceptual bases of further development of the public financial management system]. *Ekonomika Ukrainy - Ukraine economy*, 3, 3-19. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2017_3_2 [in Ukrainian]
7. Jefymenko T. I. (2007) Osnovni naprjamy transformacii' podatkovoi' systemy v Ukraini [The main directions of tax system transformation in Ukraine] *Finansy Ukrainy. - Finance of Ukraine*, 9. 9-13. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2007_9_3 [in Ukrainian]
8. Harberger, A. (1974). *Taxation and Welfare*. Chicago: Midway reprint, Little, Brown. Retrieved from: <http://www.econ.ucla.edu/harberger/TaxAndWelfareIntro.pdf> [in English]
9. The Center for Tax Competition. Retrieved from: <http://www.taxcompetition.org/pages/mission> [in English].
10. Zvit Rahunkovoi' palaty Ukrainy za 2019 rik [Report of the Accounting Chamber of Ukraine for 2019] Retrieved from: <https://rp.gov.ua/Activity/Reports/?id=876> [in Ukrainian]
11. Storonyans`ka I.Z., Mel`ny`k M.I., Leshhux I.V. Peredumovy` i strategichni priory`tety` smart-specializaciyi region [Prerequisites and strategic priorities of smart specialization of the region] // *Ekonomika Ukrainy`*. - 2020. - № 1. - P. 39-55. Retrieved from: <http://library.ztu.edu.ua/doccard.php/131754>[in Ukrainian]
12. Goryachuk V. F. Ocinka konkurentospromozhnosti regioniv Ukrainy` na osnovi rezul`tatnogo pidxodu [Estimation of competitiveness of regions of Ukraine on the basis of result approach / V. F. Goryachuk // *Regional`na ekonomika*. – 2011. – №1(59). – P. 39-46. [in Ukrainian]
13. Tkachuk A, Sergijenko O., Lajko O.& Natalenko N. (2019). *Jak rozpochaty druzhbu mizh mistom ta selom? Pro spivrobotnyctvo mis'kyh ta sil's'kyh terytorial'nyh gromad: metodychni rekomendacii'* [How to start a friendship between town and country? About cooperation of urban and rural territorial communities: methodical recommendations]. Kyi'v. Retrieved from: <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/517/08-02-19.pdf> [in Ukrainian]
14. Konstytucija Ukrainy [Constitution of Ukraine] rada.gov.ua Retrieved from: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67740 [in Ukrainian]
15. Zakon Ukrainy «Pro spivrobotnyctvo terytorial'nyh gromad» [Zakon Ukrainy «Pro spivrobotnyctvo terytorial'nyh gromad»] zakon.rada.gov.ua Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1508-18> [in Ukrainian]
16. Podatkovi kodeks Ukrainy: № 2755-VI vid 02.12.2010 [Tax Code of Ukraine] zakon4.rada.gov.ua. Retrieved from: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> [in Ukrainian]
17. The Metropolitan Century. UNDERSTANDING URBANISATION AND ITS CONSEQUENCES. Policy Highlights (2015) Retrieved from: [https://www.oecd.org/global-forum-productivity/events/Policy%20highlights%20-%20The%20Metropolitan%20Century%20\(final\).pdf](https://www.oecd.org/global-forum-productivity/events/Policy%20highlights%20-%20The%20Metropolitan%20Century%20(final).pdf) [in English]
18. Regional Development and Cohesion Policy 2021-2027 Retrieved from: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2018/06/06-08-2018-regional-development-and-cohesion-policy-2021-2027
19. Spivrobotny`ctvo gromad [Cooperation of territorial communities] decentralization.gov.ua Retrieved from: <https://decentralization.gov.ua/cooperation/gallery> [in Ukrainian]

ВАРДІАШВІЛІ А.В.

к.е.н., н.с.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: vardia@ukr.net

ORCID: 0000-0002-3050-2760

АКТУАЛЬНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ В ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

Актуальність. На сьогоднішній день, інноваційні технології набувають все більшого значення у всіх галузях економіки і промисловості, в тому числі, включаючи транспортну систему країни. Ефективність національної економіки, її економічне зростання, стійкість територіальних комплексів і зовнішньоекономічної діяльності багато в чому визначається функціонуванням транспорту. З одного боку, прогресивні технології транспортної галузі відображають рівень розвитку національної економіки та її конкурентоспроможність, а з іншого – рівень економічної безпеки держави. Тому впровадження інновацій в транспортній сфері є одним із головних завдань, що стоять перед Україною, як для держави в цілому, так і для окремих приватних логістичних компаній, зокрема. Тільки впроваджуючи в національну транспортну систему новітні технології та розробки, можна домогтися значного скорочення часу доставки вантажів від «дверей до дверей», поліпшення якості транспортної продукції, зниження собівартості, що в свою чергу призведе до поліпшення ефективності функціонування і управління транспортною галуззю та підвищення її конкурентоспроможності на світовому ринку.

Мета та завдання. Метою статті є аналіз підвищення ефективності та результативності транспортної системи України за рахунок інноваційних технологій.

Результати. Впровадження інноваційних технологій на морському транспорті на сучасному етапі пов'язано з інновацією в документообігу, що супроводжує рух вантажів, автоматизованим наглядом і контролем за рухом вантажів, і, в першу чергу, контейнерів, спрощенням митного контролю, модернізацією системи електронної взаємодії учасників транспортно-технологічного процесу (флот та порти), органів виконавчої влади та інших учасників зовнішньоторговельних операцій (транспортних агентів, брокерів, експедиторів) на всіх етапах логістичного процесу.

Висновки. Для того, щоб Україна зайняла гідне місце в світовій транспортній системі, країні необхідна модернізація національної транспортної системи, впровадження і реалізація інноваційних транспортних рішень з використанням світового досвіду. Для приведення у відповідність транспортної системи України до стану, що відповідає міжнародним стандартам, необхідно впроваджувати в галузь інвестиційні та інноваційні проекти. Реалізація інноваційних транспортних проектів дозволить забезпечити реконструкцію діючих і будівництво нових необхідних об'єктів транспортної інфраструктури, поліпшити ефективність функціонування і управління транспортною галуззю, змінити доступність, якість і безпеку транспортних послуг, які задовольняють потреби економіки, споживачів і населення України, забезпечують підвищення національної конкурентоспроможності та привабливості для іноземного капіталу, що дозволить знизити собівартість транспортної продукції на всьому транспортно-технологічному процесі.

Ключові слова: інновації, інноваційна політика, інвестиції, інвестиційна привабливість, транспортна політика держави, реформування транспортної галузі, транспортно-технологічний процес, економіка інновацій, транспортно-технологічні системи, морські порти, транспортна система України, конкурентоспроможність.

VARDIASHVILI A.V.

Phd (Economics), Candidate of Econ. Sciences, researcher

Institute Of Market Problems And Economic & Ecological Researches of the National Academy Of Sciences Of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine

E-mail: vardia@ukr.net

ORCID: 0000-0002-3050-2760

URGENCY OF INTRODUCTION OF INNOVATIONS INTO THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

Topicality. Today, innovative technologies are becoming increasingly important in all sectors of the economy and industry, including the country transport system. The efficiency of the national economy, its economic growth, the

stability of territorial complexes and foreign economic activity is largely determined by the functioning of transport. On the one hand, advanced technologies in the transport sector reflect the level of development of the national economy and its competitiveness. On the other hand, they reflect the level of economic security of the state. Therefore, the introduction of innovations in the transport sector is one of the main tasks facing Ukraine, both for the state as a whole and for individual private logistic companies in particular. Only by introducing the latest technologies and developments into the national transport system, it is possible to achieve a significant reduction in door-to-door delivery time, improve the quality of transport products, reduce costs, which in turn will improve the efficiency of operation and management of the transport industry on the world market.

Aim and tasks. The purpose of the article is to analyze the increase of efficiency and effectiveness of the transport system of Ukraine at the expense of innovative technologies.

Research results. The introduction of innovative technologies in maritime transport at the present stage is associated with innovation in document management, accompanying the movement of goods, automated supervision and control of the movement of goods and, first of all, containers, simplification of customs control, modernization of electronic interaction process (fleet and ports), executive authorities and other participants of foreign trade operations (transport agents, brokers, freight forwarders) at all stages of the logistics process.

Conclusion. In order for Ukraine to take a worthy place in the world transport system, the country needs to modernize its national transport system; also, it needs to implement innovative transport solutions using world experience. In order to bring the transport system of Ukraine in line with international standards, it is necessary to implement investment and innovation projects in the industry. Implementation of innovative transport projects will allow to reconstruct existing and build new necessary transport infrastructure facilities, improve the efficiency of operation and management of the transport sector, change the availability, quality and safety of transport services that meet the needs of Ukraine's economy, consumers and population, improve attractiveness for foreign capital, which will reduce the cost of transport products throughout the transport process.

Key words: innovations, innovation policy, investments, investment attractiveness, transport policy of the state, reforming of transport sector, transport-technological process, economy of innovations, transport-technological systems, seaports, transport system of Ukraine, competitiveness.

Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks. The world society of the beginning of the XXI century is an extremely dynamic environment that is constantly changing. Such changes in society became possible as a result of the scientific and technological revolution that began after the World War II. The accumulation of new knowledge has led to the rapid development of technologies that have found application in the applied economy, creating new industries. The developed countries of the world have since begun to build economies on the basis of new discoveries and inventions. Scientific and technological progress has led to the formation of such processes, which led to the fact that science and industry could not develop without each other. The development of science and production was conditioned by the corresponding development of each component. Innovation processes have become decisive in the development of every country.

The scientific and technological revolution has rapidly accelerated the emergence of new technologies, led to the emergence of goods with qualitatively new consumer properties and the formation of markets for fundamentally new products, contributed to the rapid renewal of production based on innovation. All this gave the economy uncharacteristic qualities that were not inherent in it during the monopoly and led to significant structural changes. Innovation has become an integral part of today's economy [9].

The need for innovation is inherent in the transport process, because transport is one of the necessary components of the material process of reproduction, which combines the spheres of production and consumption, producer and consumer and promotes the development of market relations. Transport has been considered the engine of progress since ancient times.

Transport in the classical sense, not related to the sphere of material production, provides the formation of the final form of the product, which means the product ready for consumption, because the product is ready for consumption only when it is delivered to the consumer. Without it, it is impossible to implement the reproductive cycle, which includes the following stages: production - distribution - exchange - consumption. The exception is the early stage of formation of a simple (domestic) market, when the manufacturer independently sold its products to the direct consumer.

Simultaneously with the development of market relations in material production, the transport services sector is being formed.

Analysis of recent publications on the problem. Many foreign and domestic scientists are engaged in research of innovations. The work of such scientists as B. Twiss, B. Santo, V.D. Hartmann, R. Solow, E. Toffler, E. Fon Hippel, H. Burnett, R. A. Fatkhutdinov, V.V. Ermolaeva O. Lapko, Y. Bazhal, N. Krasnokutskaya, D.M. Chervanov and others relate to this problem.

Such scientists as Tatrakova M. A., Shevchuk Yu. V., I.O. Botkin, LG are engaged in research of questions of financing of innovative activity.

In the works of V.A. Grosul, N.V. Boshoti, G.V. Ershova and others innovative activity in Ukraine is considered.

O. Yu. Gulevych, V.V. Shklyar and others deal with the problems of the service sector, including transport companies.

Many scientists, including Danylkiv H.P., Gorobova Kh.V., Poburko O.Ya., Yermak S.O., Mykhailychenko K.M., Komchatnykh O.V. etc, have studied the main problematic issues of the process of implementation of innovations in the field of transport. They considered the concepts and classifications of innovations, determined the main directions of innovation in transport enterprises, substantiated the importance of innovations in improving the efficiency of transport enterprises.

Allocation of previously unsolved parts of the general problem. Despite the fact that a lot of scientific works, monographs and articles are devoted to the problems of innovations in the economy of industry and transport, there are still issues that have not received sufficient coverage and treatment of some problems in the field of their implementation in the country's transport system. In particular, linking the impact of innovative technologies in transport processes and the introduction of innovations in electronic document management and their impact on the end result of the transport industry.

Formulation of research objectives (problem statement). To analyze the increase of efficiency and effectiveness of the transport system of Ukraine at the expense of innovative technologies.

An outline of the main results and their justification. The process of exchange on the basis of world trade in the modern economy is provided by a developed transport system. In the modern economy, transport services provide an expanded reproduction process, accelerate the speed of goods delivery and increase the efficiency of social production. The growing scale of production, the emergence of new types of goods require stable, regular delivery of customized and specialized vehicles, appropriate transportation technologies and means of processing. As a rule, international exchange requires the involvement of several modes of transport in the process of delivery of goods, different operators and a clear organization of their interaction that relates to logistics. Modern logistics, which ensures the speed of delivery and efficiency of the means involved, is impossible without innovation and investment. Representing a tool for achieving economic and social goals, transport is the most important sector that ensures GDP growth, job creation, involvement of the country in the international division of labor, the formation of the effect of scale. Modern logistics innovations allow to reduce the transport component in the total cost of goods.

That is why the topic of innovation in the transport sector is so relevant in today's world GDP growth, extensive and close foreign economic relations of the world community [12].

At the end of the XX and the beginning of the XXI century a new stage of development of scientific and technological progress began, which is characterized by the creation of the information society and innovative economy. An innovative economy is a type of economy that is based on the flow of innovation, on constant technological improvement, on the production and export of high-tech products with high added value and the technologies themselves. It is assumed that the profit is mainly created by the intelligence of scientists, designers and engineers, the information sphere, not material production (industrial economy) and not finance (capital accumulation).

The innovation economy is based on two fundamental principles:

- the main goal of economic policy of the state is to stimulate greater productivity through innovation;
- markets based solely on resources and price factors will not always be efficient enough to boost productivity and economic growth.

The basis of the innovative economy is a new model of socio-economic formation, which is based on the innovative restoration of development not only of all spheres of the economy, but also the social sphere on the basis of maximum implementation and effective use of information and communication technologies. This requires the intensification of innovative activities, which should be aimed at ensuring the development of fundamental, basic sectors of the economy, based on effective economic public policy.

To stimulate and implement this concept in the state economy, the "Strategy of Innovative Development of Ukraine for 2010-2020 in the context of globalization challenges" was developed, which complemented and detailed the key provisions laid down in the "Strategy of Innovative Development of Ukraine for 2009-2020 and for the period up to 2030" [14]. The strategy is a comprehensive model of innovative development of Ukraine. It identifies strategic priorities and a set of key specific measures for the implementation of innovative technologies. The main goal of the Strategy is to form a new type of innovation system that ensures the competitiveness of domestic economy through the use of domestic

scientific potential and technology. The strategy set a new strategic course - the establishment in Ukraine of an innovative model of its economic and social development, improving the efficiency of the intellectual potential of the country, ensuring the competitiveness of the national economy, achieving stable, sustainable development and improving the welfare of citizens. It is determined that innovative development is a priority and strategic direction of development of Ukrainian economy, industries and enterprises in an innovative society.

In the field of functioning and development of the country's transport system, the state should be based on two principles:

- creating conditions for improving the competitiveness of the national economy and quality of life, providing conditions for the development of quality and safe transport services based on the effective results of their operation;

- focus on increasing the productivity and competitiveness of the national economy, which provides volumes and freight flows of the transport services market [10].

Effective competitiveness of the transport industry is ensured by the presence of three components:

- competitive, high-quality transport services;
- developed productive and safe transport infrastructure, vehicles and means of their processing, which are necessary to the extent that they will ensure the competitiveness of transport services;
- creation of conditions for exceeding the level of supply of transport services over demand, because under other conditions a competitive environment cannot exist.

General economic, general transport and by type of transport activity, as well as general social should be identified as the main targets [19].

The transport system of the country is the most important part of the production infrastructure, and its development is one of the priorities of public policy. For its development, the innovative component in the areas of the "National Transport Strategy until 2030" was strengthened. Its implementation will allow to modernize the transport system and increase the capacity of the transport network, maximize all transport capacities of related modes of transport through the development of direct and multimodal transport, accelerate the integration of the domestic transport system into European and world transport systems, maximize transit potential level of transport safety.

All these implementations should ultimately increase the efficiency of the entire transport system of Ukraine.

Seaports are key points of foreign trade. The quality and volume of exports of transport services, the level of competitiveness of national goods on the world market depend on their efficiency. In order for the seaports of Ukraine to be attractive and able to compete with competing ports on the Black Sea, it is necessary to carry out comprehensive work to eliminate the backlog of technical equipment in accordance with modern European and world requirements.

Negative factors that cause non-compliance of the berth front of Ukrainian ports with the needs of the fleet are insufficient depths, outdated handling equipment, outdated cargo handling technologies, imperfect systems of organization of stevedoring companies and other related port services serving cargo flows. Reconstruction of the ports technical component should primarily be aimed at deepening the approach channels and depths along the berths, due to the needs of servicing the new generation of heavy fleets and container vessels. An integral part of the efficient and competitive operation of port complexes should be their own capacity for repair and maintenance of transshipment equipment [11].

The perfect and progressive technical component of a modern port is not an exclusive condition for competitiveness. Modern conditions of interaction between the port and port complexes require reorganization not only of the technical base, but also innovations of the document flow that accompanies the movement of goods, due to the fact that millions of tons of cargo move daily by sea, land or waiting for delivery. Despite the fact that the system of automated supervision of goods and containers has been implemented for many years, the use of non-automated processes and records on paper continues, especially when transferring goods to other means of transport to intermediaries and recipients (for example, dozens of paper documents are processed per average container ship). An additional complication in the document flow is created by the customs of ports for receiving ships, transshipment and cargo clearance. There are different customs requirements and port dues. To solve this problem, the investment in innovative technologies for formalizing paperwork and its translation is advisable, which will help participants in the transport process to monitor, supervise, record, communicate and exchange information. Improved traffic management will accelerate port traffic, as well as loading and unloading operations, reduce non-production downtime, which will speed up the movement of goods, reduce delivery time and increase the efficiency of both the fleet and

port complexes, increasing their cargo turnover. Port complexes that improve the paper document management system gain a significant competitive and economic advantage. An example is the port of Singapore, which shows how an integrated port can operate, despite the fact that Singapore is a liquid destination for cargo [6].

For Ukraine, before the introduction of innovative technologies in maritime transport, in addition to the above, simplification of customs control of ships and cargo should be included. The effectiveness of the implementation of the "single window" mechanism in the area of customs in seaports is ensured by the organization of the system of electronic interaction of executive authorities and other participants in foreign trade operations (transport agents). Connection to the system is possible in two ways: by creating a workplace or by integrating into the system of the single information port community. The second way is more convenient, but more complicated, it requires changes to the software. The introduction of modern computer technology at all stages of the logistics process of passing and processing cargo in ports is important.

Based on world experience, Ukraine, in order to successfully integrate into the world transport system, needs to implement intelligent transport systems. They are intelligent systems that use innovative developments in the modeling of transport systems and traffic control, which provides end users with more information and safety, as well as qualitatively increase the level of interaction of road users compared to conventional transport systems.

Intelligent transport systems are designed to collect, process and transmit information about the operation and condition of vehicles, their location, promotion of goods, to exchange information between participants in the transport process in real time as well as traffic management. The solution of transport problems is based on the use of modern information and telecommunication technologies and management methods. The introduction of intelligent transport systems has virtually unlimited scalability and integrates with existing information systems and databases of government agencies [5; 6].

One of the main tasks of the intelligent transport system is to implement and support the possibility of automated interaction of all transport entities in real time on adapted principles. The main in the construction of an intelligent transport system is a complex of road transport, transport technology, transport service and information infrastructure.

Intelligent transport systems, in addition to the economic impact on the transport and technological process, are important for ensuring the national economic security of the state.

This transport management technology has become widespread at the beginning of the XXI century, in such countries as Japan, the United States, China, Germany, France and others. Today, the leaders in advanced technologies in the field of intelligent transport systems are the countries of the Asian region: Japan, South Korea and Singapore.

The experience of using intelligent transport systems in different countries of the world has confirmed the effectiveness of their operation. They contribute to the optimization of transportation, the ability to make the most efficient use of available resources, provide maximum use of transport infrastructure capacity and distribution of traffic flows exceeding the maximum capacity, distribution of loads on transport infrastructure, rising the quality of transport systems, improving transport safety, information development service for participants in online transportation, introduction of electronic payments, reduction of environmental pollution, etc.

The development and deployment of intelligent transport systems is a potentially effective competitive innovative business for Ukraine, which will significantly increase the return on investment and innovative capital investments. In addition, it will have a stimulating effect on the development of a new high-tech industry sector [4; 18].

Today the development and implementation of intelligent transport systems of various scales begins in Ukraine. Development and implementation of innovations in the transport complex of the country should be carried out within the framework of measures for the development and reform of transport subsectors: road, rail, water and air transport, as well as through the use of fundamentally new technologies in the transport process leading to progressive intersectoral structural shifts, effective transformations and modernization of the transport and road complex of Ukraine on the basis of intermodal transportations.

For the successful and efficient implementation of intelligent transport systems, there must be an appropriate level of development of all transport modes that are involved in the system of intermodal transport. The level of the Ukrainian national automobile complex development does not fully correspond to the development of railway transport and maritime industry of the country. To bring it to the level of compliance, it is necessary to attract additional financial resources for its development.

Development and implementation of innovations in the road industry of Ukraine, the use of new technologies in road construction and reconstruction, will improve the quality of the road surface, which will increase the period of operation of the road without major repairs, as well as increase road safety. Transition to environmentally friendly technologies, development of intelligent systems, intelligent roads, toll roads, real-time traffic information, introduction of electronic document management and a single transport document for all modes of transport, etc. will increase the efficiency of the transport process throughout the movement of goods [12; 5; 6].

The introduction of innovative technologies requires additional funds (capital), which at the implementation stage objectively reduces the efficiency of the enterprise, so to encourage owners (enterprises) to attract additional funds for such purposes it is appropriate to develop a system of interest through tax holidays or investment-oriented benefits in the field of taxation for the period of innovation. Also, exemption from taxation of the part of the company's profit that will be reinvested by the owner in the implementation of investment projects is possible.

The main factors influencing the process of accelerating the introduction and implementation of investments and innovations in any field of material production, including the transport industry, are:

- simplification of the procedure for passing any innovation from the stage of development to the stage of its introduction to the market, taking into account infrastructural and institutional features;
- increasing the level of market infrastructure development;
- development of forms of public-private partnership;
- formation of a regional structure for the promotion of innovations;
- Improving the taxation system of enterprises that carry out innovations, through the use of tax credit for research and development, the use of tax rebates, as well as innovation credits;
- increasing the level of attracting public funds from the state budget for the transport infrastructure development;
- Improving other ways of raising capital [8].

For the effective development of the national transport sector, Ukraine must rely on foreign experience of innovating in the transport system, not only to accelerate this process, but also to reduce the cost of finding optimal ways to develop it and adapt to the needs and level of the world transport system.

Conclusions and perspectives of further research. In order for Ukraine to take a worthy place in the world transport system, the country needs to modernize its national transport system, implement innovative transport solutions using world experience. In order to bring the transport system of Ukraine in line with international standards, it is necessary to implement investment and innovation projects in the industry. Implementation of innovative transport facilities will ensure the reconstruction of existing and construction of new necessary transport infrastructure projects, improve the efficiency of operation and management of the transport sector, change the availability, quality and safety of transport services that meet the needs of Ukraine's economy, consumers and population attractiveness for foreign capital, which will reduce the cost of transport products.

The slow pace of implementation of structural reforms in the transport sector of Ukraine is closely related to the implementation of structural reforms in the economy as a whole, reforms in banking and finance, training, as well as shortcomings in tariff, customs and tax policies affecting the formation of financial resources country, its enterprises and investment attractiveness for foreign investors who could have a financial interest in the functioning of the transport sector of Ukraine. Encouraging foreign investors and their participation in the reconstruction of Ukrainian transport system will not only attract financial resources, but also distribute the risks and responsibilities of its operation and increase the return on capital invested in innovative developments.

ЛІТЕРАТУРА

1. Васильев В. И., Ильясов Б. Г. Интеллектуальные системы управления. Теория и практика. Москва : Радиотехника, 2009. 392 с.
2. Гросул В. А. Проблеми інноваційної діяльності в Україні. *Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму*. 2010. №1 (3). Т. 1. С. 76–82.
3. Єрмак С. О., Чернова Ю. О. Інновації в транспорті: зарубіжний досвід. *Торгівля і ринок України*. 2016. № 39-40. - С. 73-79.
4. Жанказиев С.В. Интеллектуальные транспортные системы: учеб. пособие. Москва : МАДИ, 2016. 120 с.

5. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України. *Національний інститут стратегічних досліджень* : веб-сайт. Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303>.

6. Інновации в области транспорта. *IBM*: веб-сайт. Режим доступу: <https://www.ibm.com/ibm/ideasfromibm/ru/transportation/index1.html>

7. Князева О.А. Інноваційний розвиток підприємств поштового зв'язку: теорія, методологія, практика: дис. д-ра екон. наук: 08.00.04. Одеса, 2009. 360 с.

8. Косолапова М.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебник. Москва : ИТД «Дашков и Ко», 2014. 248 с.

9. Молчанова О.П., Абрамешин А.Е., Воронина Т.П., Тихонова Е.А. Инновационный менеджмент : учебник для вузов. Москва, 2001. 272 с.

10. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. *Урядовий портал*. веб-сайт. Режим доступу: <https://menr.gov.ua/files/docs/Projekt/%D0%9F%D1%80%D0%BE%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%97%202030.doc>

11. Посохов С., Дубровський М., Немчук А. Інноваційні підходи та екологічні рішення. *Порти України*. 2014. №4(116). С. 30–32.

12. Старовойт Р. Транспортные артерии страны. *Деловая Россия*. 2014. № 9. С.28–29.

13. Сечкин С. Эти неглубокие глубины. *Порты Украины*. 2012. №3. С. 30-31.

14. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів». *Законодавство України*. веб-сайт. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2632-17>

15. Стратегія інноваційного розвитку України на період до 2030 року. *Законодавство України*. веб-сайт. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80>

16. Рассел Д., Кон Р. Транспортные потоки. Москва, 2013. 35 с.

17. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» *Законодавство України*. веб-сайт. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

18. Федеральное казенное учреждение. Дороги России. Мировой опыт внедрения и развития ИТС. веб-сайт. Режим доступу: <http://www.dorros.ru/its-2/mirovoj-opyt-vnedreniya-i-razvitiya-its/>

19. Экономика транспорта: учебник и практикум для академического бакалавриата / Е. В. Будрина и др. Москва : Юрайт, 2018. 366 с.

REFERENCES

1. Vasil'ev V. I., П'jasov B. G. Интеллектуальные системы управления. Теория и практика. Москва : Радиотехника, 2009. 392 с.

2. Grosul V. A. Problemy` innovacijnoyi diyal`nosti v Ukrayini. Byuleten` Mizhnarodnogo Nobelivs`kogo ekonomichnogo forumu. 2010. #1 (3). Т. 1. S. 76–82.

3. Yermak S. O., Chernova Yu. O. Innovaciyi v transporti: zarubizhny`j dosvid. Torgivlya i ry`nok Ukrayiny`. 2016. # 39-40. - S. 73-79.

4. Zhankaziev S.V. Интеллектуальные транспортные системы: учеб. пособие. Москва : МАДИ, 2016. 120 с.

5. Innovacijni peretvorennja na transporti yak chy`nny`k modernizaciyi transportno-dorozhn`ogo kompleksu Ukrayiny`. Nacional`ny`j insty`tut strategichny`x doslidzhen` : veb-sajt. Retrieved from: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303>.

6. Innovacii v oblasti transporta. *IBM*: veb-sajt. Retrieved from: <https://www.ibm.com/ibm/ideasfromibm/ru/transportation/index1.html>

7. Knyazyeva O.A. Innovacijny`j rozvy`tok pidpr'yemstv poshtovogo zv'yazku: teoriya, metodologiya, prakty`ka: dy`s. d-ra ekon. nauk: 08.00.04. Odesa, 2009. 360 s.

8. Kosolapova M.V. Kompleksnyj jekonomicheskij analiz hozjajstvennoj dejatel`nosti: Uchebnik. Moskva : ITD «Dashkov i Ko», 2014. 248 s.

9. Molchanova O.P., Abrameshin A.E., Voronina T.P., Tihonova E.A. Innovacionnyj menedzhment : uchebnik dlja vuzov. Moskva, 2001. 272 s.

10. Nacional`na transportna strategiya Ukrayiny` na period do 2030 roku. Uryadovy`j portal. veb-sajt. Retrieved from:

<https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/%D0%9F%D1%80%D0%BE%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%97%202030.doc>

11. Posoxov S., Dubrovs'kyj M., Nemchuk A. Innovacijni pidxody` ta ekologichni rishennya. Porty` Ukrayiny`. 2014. #4(116). S. 30–32.
12. Ctarovojt R. Transportnye arterii strany. Delovaja Rossija. 2014. № 9. S.28–29.
13. Sechkin S. Jety neclubokie glubiny. Porty Ukrainy. 2012. №3. S. 30-31.
14. Strategiya innovacijnogo rozvy`tku Ukrayiny` na 2010-2020 roky` v umovax globalizacijny`x vy`kly`kiv». Zakonodavstvo Ukrayiny`. veb-sajt. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2632-17>
15. Strategiya innovacijnogo rozvy`tku Ukrayiny` na period do 2030 roku. Zakonodavstvo Ukrayiny`. veb-sajt. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80>
16. Rassel D., Kon R. Transportnye potoki. Moskva, 2013. 35 s.
17. Rozporyadzhennya KMU vid 20.10.2010 # 2174-r «Pro sxvalennya Transportnoyi strategiyi Ukrayiny` na period do 2020 r.» Zakonodavstvo Ukrayiny`. veb-sajt. Retrieved from: [dostupu: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80).
18. Federal'noe kazennoe uchrezhdenie. Dorogi Rossii. Mirovoj opyt vnedrenija i razvitija ITS. veb-sajt. Retrieved from: <http://www.dorros.ru/its-2/mirovoj-opyt-vnedreniya-i-razvitiya-its/>
19. Jekonomika transporta: uchebnik i praktikum dlja akademicheskogo bakalavriata / E. V. Budrina i dr. Moskva : Jurajt, 2018. 366 s.

ГОРЯЧУК В.Ф.

д-р екон. наук

ст. наук. співроб.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький б-р, 29 м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: gorych@gmail.com

ORCID: ORCID: 0000-0003-4061-5336

НАЗАРЕНКО Ю.А.

аспірантка

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький б-р, 29 м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: ju.lia.uniti@gmail.com

ORCID: 0000-0001-9049-1218

ВАЛОВА ДОДАНА ВАРТІСТЬ ЯК ГОЛОВНИЙ ПОКАЗНИК ПРОДУКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Актуальність. Традиційно в якості основних показників продуктивності діяльності підприємств використовують випуск та прибуток, але вони мають суттєві вади. Усе це обумовлює актуальність пошуку нових показників, які забезпечать адекватне уявлення про продуктивність діяльності підприємств і єдину концептуальну основу для оцінки результатів економічної діяльності на мікро, мега та макро рівнях.

Мета та завдання. Здійснити аналіз існуючих показників оцінки продуктивності діяльності підприємств, визначити основні їх вади. Розглянути досвід Республіки Білорусь щодо використання валової доданої вартості в якості показника продуктивності діяльності підприємств. Обґрунтувати використання валової доданої вартості в якості концептуальної основи для оцінки результатів економічної діяльності на мікро, мега та макро рівнях. Визначити основні показники оцінки продуктивності діяльності підприємств на основі валової доданої вартості.

Результати. В якості головних показників діяльності підприємства, використовують «випуск» та «прибуток». Перший показник складається з валової доданої вартості та проміжного споживання і тому залежить від результатів діяльності інших підприємств. При цьому зовнішній внесок може бути визначальним і тому показник «випуск» не дає адекватного уявлення про продуктивність діяльності підприємств. Ще одним ключовим показником діяльності підприємств є прибуток. При орієнтації на нього оплата праці, фінансування соціального забезпечення та навчання працівників є витратами підприємства і чим вони менше, тим більше прибуток підприємства. Але в сучасних умовах для забезпечення стійкого економічного розвитку окремого підприємства та країни в цілому важливо враховувати, що наймані працівники є носіями інтелектуального капіталу. Втрата або зменшення цього капіталу може привести до більш значних збитків, ніж втрата фізичного та фінансового капіталу.

При таких умовах доцільна зміна орієнтури, а саме використання валової доданої вартості в якості основного показника продуктивності діяльності підприємства. Саме на основі цього показника визначається головний результат економічної діяльності країни (валовий внутрішній продукт) та регіонів (валовий регіональний продукт). Валова додана вартість дуже важливий показник з точки зору задоволення потреб усіх зацікавлених суб'єктів у результативній діяльності підприємства: наймані працівники, власники підприємства, держава. Показник «валова додана вартість» є головним показником діяльності підприємства з точки зору інтересів усього суспільства, а показник «прибуток» - головний з точки зору інтересів власників підприємства. Наявність цих двох показників відображає суперечність між інтересам суспільства та власників підприємств.

Висновки. Валова додана вартість має більшу аналітичну цінність, ніж показники «випуск» та «прибуток», оскільки, по перше, вона дає більш адекватне уявлення про результати діяльності підприємств, по друге, вона визначає потенціал до нагромадження капіталу і по третє забезпечує єдину концептуальну основу для оцінки результатів економічної діяльності на мікро, мега та макро рівнях.

Ключові слова: продуктивність, підприємство, оцінка, випуск, прибуток, валова додана вартість

GORYACHUK V.F.
Dr. Sc. (Economics)
Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the
National Academy Of Sciences Of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: gorych@gmail.com
ORCID: 0000-0003-4061-5336

NAZARENKO Y.A.
Postgraduate student
Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the
National Academy Of Sciences Of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: ju.lia.uniti@gmail.com
ORCID: 0000-0001-9049-1218

GROSS VALUE ADDED AS THE MAIN INDICATOR PRODUCTIVITY OF ENTERPRISES

Topicality. Traditionally, output and profit are used as the main indicators of enterprise productivity, but they have significant shortcomings. All this determines the relevance of the search for new indicators that will provide an adequate idea of the productivity of enterprises and a single conceptual basis for assessing the results of economic activity at the micro, mega and macro levels.

Aim and tasks. To analyze the existing indicators for assessing the productivity of enterprises, to identify their main shortcomings. Consider the experience of the Republic of Belarus in the use of gross value added as an indicator of productivity of enterprises. Justify the use of gross value added as a conceptual basis for assessing the results of economic activity at the micro, mega and macro levels. Identify the main indicators for assessing the productivity of enterprises on the basis of gross value added.

Research results. As the main indicators of the enterprise, use "output" and "profit". The first indicator consists of gross value added and intermediate consumption and therefore it depends on the performance of other enterprises. In this case, the external contribution can be decisive and therefore the indicator "output" does not give an adequate idea of the productivity of enterprises. Another key indicator of enterprise activity is profit. With a focus on it, wages, social security financing and employee training are the costs of the enterprise and the smaller they are, the greater the company's profits. But in modern conditions to ensure sustainable economic development of the individual enterprise and the country as a whole, it is important to consider that employees are carriers of intellectual capital. The loss or reduction of this capital can lead to more significant losses than the loss of physical and financial capital.

Under such conditions, it is advisable to change the benchmark, namely the use of gross value added as the main indicator of productivity of the enterprise. It is on the basis of this indicator that the main result of economic activity of the country (gross domestic product) and regions (gross regional product) is determined. Gross value added is a very important indicator in terms of meeting the needs of all stakeholders in the performance of the enterprise: employees, business owners, the state. The indicator "gross value added" is the main indicator of the enterprise in terms of the interests of society as a whole, and the indicator "profit" - the main in terms of the interests of business owners. The presence of these two indicators reflects the contradiction between the interests of society and business owners.

Conclusion. Gross value added has a greater analytical value than the indicators "output" and "profit", because, firstly, it gives a more adequate picture of the results of enterprises, secondly, it determines the potential for capital accumulation and thirdly provides a single conceptual basis for evaluation of economic performance at the micro, mega and macro levels.

Keywords: productivity, enterprise, estimation, issue, profit, gross value added

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Підприємницька діяльність дуже ємне поняття. Вона характеризується сукупністю взаємопов'язаних індикаторів праці, що відображають її дієвість, економічність, якість, прибутковість, продуктивність, інноваційність, якість трудового життя. Продуктивність підприємницької діяльності залежить від сукупності факторів, серед яких основними є природні ресурси, якість людської праці (інтенсивність і спритність), обсяг та якість засобів виробництва (основні засоби, технології та ін.), нематеріальні активи (патенти, інформаційні технології), організація виробництва, стан підприємницького середовища (регуляторна політика держави). В цьому контексті важливою проблемою є оцінка продуктивності діяльності підприємств.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Вивченням питань, пов'язаних з оцінкою продуктивності діяльності підприємств займалися: А. Барсуков, О. Вакульчик, З. Варналій, В.

Іваненко, Л. Короткевич, А. Малютін, Л. Ревуцький, Т. Щетілова, Н. Шлафман та інші [1-15]. Обґрунтовуючи необхідність використання цього показника вони вказують на два аспекти: підприємства з високою доданою вартістю можна вважати потенційними точками зростання, що дуже важливо з погляду визначення можливостей країни щодо забезпечення високих темпів економічного зростання. До цього можна додати, що людський потенціал підприємства й обсяг доданої вартості, яку воно створює, перебувають у прямо пропорційній залежності, тобто чим вище людський потенціал, тим більша частка доданої вартості у валовому доході підприємства; додана вартість дуже важливий показник для підвищення зацікавленості суб'єктів господарювання у створенні, виробництві й використанні інновацій, оскільки вона є джерелом коштів, які спрямовуються на задоволення потреб усіх зацікавлених суб'єктів у результативній діяльності підприємства.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Традиційно основними показниками продуктивності діяльності підприємств є випуск та прибуток, але вони мають суттєві вади. Усе це обумовлює актуальність пошуку нових показників, які забезпечать адекватне уявлення про продуктивність діяльності підприємства і єдиною концептуальною основою для оцінки результатів економічної діяльності на мікро, мега та макро рівнях.

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Здійснити аналіз існуючих показників оцінки продуктивності діяльності підприємств, визначити основні їх вади. Розглянути досвід Республіки Білорусь щодо використання валової доданої вартості в якості показника продуктивності діяльності підприємств. Обґрунтувати використання валової доданої вартості в якості концептуальної основи для оцінки результатів економічної діяльності на мікро, мега та макро рівнях. Визначити основні показники оцінки продуктивності діяльності підприємств на основі валової доданої вартості.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Згідно статті 42 Господарського Кодексу України підприємницька діяльність (підприємництво) це самостійна, ініціативна, систематична, на власний ризик господарська діяльність із метою досягнення економічних та соціальних результатів та одержання прибутку [16]. У вітчизняній економічній науці найповніше підприємництво окреслив З.С. Варналій: «Підприємництво як економічна категорія – є особливий тип господарювання, де головним суб'єктом є підприємець, який раціонально поєднує (комбінує) фактори виробництва на інноваційній основі і власній відповідальності, організує і керує виробництвом з метою одержання підприємницького доходу» [14]. Визначення іншими авторами поняття «підприємницька діяльність» досить близькі. Наприклад, у підручнику «Підприємництво» ця економічна категорія визначена як вільне економічне господарювання в різних сферах діяльності (крім заборонених законодавчими актами), здійснюване суб'єктами ринкових відносин з метою задоволення потреб конкретних споживачів у товарах (роботах і послугах) та одержання прибутку (доходу), необхідних для саморозвитку власної справи (підприємства) і забезпечення фінансових обов'язків перед бюджетами й іншими господарюючими суб'єктами» [15].

Говорячи про продуктивність підприємницької діяльності ми будемо мати на увазі продуктивність діяльності певних господарчих суб'єктів, юридичних осіб, які здійснюють підприємницьку діяльність. У вищерозглянутих визначеннях поняття «підприємницька діяльність» в якості мети розглядаються показники «прибуток» та «дохід». Саме вони звичайно визначаються як головні показники продуктивності підприємницької діяльності, а саме значення цих показників за певний період часу.

Продуктивність підприємницької діяльності є визначальним фактором соціально-економічного розвитку держави на мікрорівні. Розглянемо його взаємозв'язок з показниками, які характеризують рівень соціально-економічного розвитку на регіональному та національному рівнях. На національному рівні таким основним показником є валовий внутрішній продукт, який є сукупністю валових доданих вартостей, що створенні різними видами економічної діяльності (сільське господарство, промисловість, будівництво, торгівля, транспорт та інші). Теж саме стосується регіонів, а саме валового регіонального продукту. А на рівні підприємств ситуація зовсім інша. Традиційно при оцінці діяльності підприємства, в якості головних показників використовують не показник «валова додана вартість», а показники «випуск» (обсяг продажів) та «прибуток». Але вони мають суттєві вади.

Показник «випуск» складається з валової доданої вартості та проміжного споживання, тобто залежить як від результату діяльності самого підприємства, так і від результатів діяльності інших підприємств. При цьому зовнішній внесок може бути визначальним. Наприклад, автоскладальне

підприємство, яке здійснює збірку легкових автомобілів на основі великих блоків. Воно купує у інших підприємств двигун, паливну систему, електрообладнання, трансмісію, систему охолодження, кузов, підвіску, кермове управління, гальмівну систему, колеса, шини та інше. У цьому випадку основний внесок у виробництво автомобіля, у його вартість належить підприємствам постачальникам. Тобто збільшення випуску продукції може бути не результатом підвищення ефективності діяльності підприємства, а наслідком збільшення обсягів спожитих їм товарів та послуг. У цьому випадку має місце зростання випуску продукції без зростання валової доданої вартості, створеної підприємством.

Таким чином, показник «випуск» не дає адекватного уявлення про результати діяльності підприємств. На відміну від нього показник «валова додана вартість» є суто результатом діяльності підприємства. Він не включає в себе результати діяльності інших підприємств, і тому відображає реальний внесок підприємства у створення конкретних товарів та послуг, які воно виробляє.

Важливим показником оцінки діяльності підприємств є «продуктивність праці», яка розраховується як випуск на одного працівника. Але цей показник також має ваду, бо він відображає продуктивність праці сукупності підприємств, а саме самого підприємства та його постачальників. При цьому, чим далі підприємство у технологічному ланцюжку, тим більше продуктивність праці і тим менше вона відображає реальну продуктивність праці на підприємстві. Тому, пропонується оцінювати продуктивність праці на підприємстві як валову додану вартість, яка приходить на одного працівника. Саме таке уявлення відображає реальну продуктивність праці на підприємстві.

Ще одним ключовим показником діяльності підприємств є показник «прибуток». З точки зору бізнесу, це мабуть найбільш важливий показник. При орієнтації на нього оплата праці, фінансування соціального забезпечення та навчання працівників є витратами підприємства. При такому підході чим менше ці витрати, тим більше прибуток підприємства. Але в сучасних умовах для забезпечення стійкого економічного розвитку окремого підприємства та країни в цілому важливо враховувати, що наймані працівники це не сукупність окремих осіб, яких можна міняти хоч кожен день без суттєвих втрат ефективності виробничого процесу, а це колектив взаємозв'язаних працівників, який є носієм людського капіталу. Втрата або зменшення цього капіталу може привести до більш значних збитків, ніж втрата фізичного та фінансового капіталу. В сучасних умовах зростає роль найманих працівників у формуванні кінцевих результатів діяльності підприємств, а людський та соціальний капітал займають центральне місце в системі суспільного відтворення.

Враховуючи це доцільна зміна орієнтиру, а саме використання валової доданої вартості в якості основного показника продуктивності діяльності підприємства. Саме на основі цього показника визначається головний результат економічної діяльності країни (валовий внутрішній продукт) та регіонів (валовий регіональний продукт). Прибуток є лише частиною валової доданої вартості. Остання складається з прибутку, який отримують власники підприємства, оплати праці найманим працівникам та податків державі.

Вибір показника «валова додана вартість» як головного показника оцінки діяльності підприємства дозволить врахувати інтереси усіх суб'єктів економічної діяльності:

- найманих працівників в заробітній платі;
- власників підприємства у прибутку і розвитку бізнесу;
- держави у податкових надходженнях до бюджету (рис. 1).

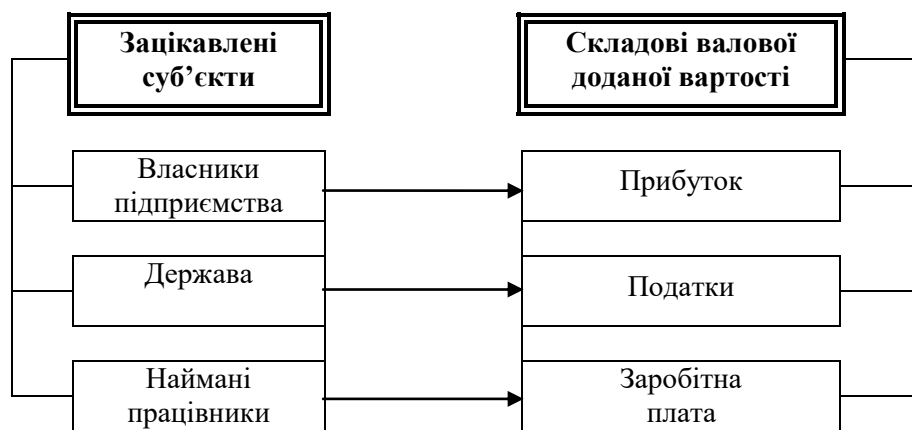


Рис. 1. Структура валової доданої вартості та її розподіл між зацікавленими суб'єктами економічної діяльності

Сьогодні на рівні підприємств додану вартість не обчислюють і не використовують. Навіть розрахунок податку на додану вартість не передбачає визначення суми доданої вартості, використовується непрямий метод розрахунку податку. У той же час, головним макроекономічним показником діяльності країни та регіонів є відповідно ВВП та ВРП. Згідно системи національних рахунків 2008 року (СНР-2008) ідея, яку покладено в основу концепції ВВП, полягає у тому, що він повинен виміряти загальну величину валової доданої вартості всіх інституційних одиниць, що є резидентами даної країни [9, с. 106].

Існуюча невідповідність, коли на рівні підприємства основним показником результативності є прибуток, а на рівні регіонів та країни – валова додана вартість, обумовлена наявністю протиріччя між інтересами суспільства та власників підприємств. Якщо суспільство зацікавлене у зростанні валової доданої вартості, то власники підприємств зацікавлені у збільшенні прибутку. Враховуючи, що прибуток підприємства є частиною валової доданої вартості, то його можна збільшувати двома шляхами: по-перше, шляхом впровадження нових технологій, підвищення рівня організації виробничого процесу, що відповідає інтересам суспільства, а по-друге, шляхом зменшення оплати праці та ухиляння від податків. В останньому випадку валова додана вартість не зростає, а здійснюється лише її перерозподіл на користь бізнесу, що не відповідає інтересам суспільства.

Окремо слід відмітити, що нагромадження основного капіталу в країні здійснюється за рахунок частки валової доданої вартості, яка залишається після споживання. Тобто, валова додана вартість визначає потенціал країни до нагромадження капіталу. Чим більше валова додана вартість і чим більша її частка йде на нагромадження основного капіталу, тим більше обсяг нагромадження основних засобів.

Говорячи про валову додану вартість як показник оцінки продуктивності діяльності підприємств слід відмітити, що більш виправдано використовувати показник «чиста додана вартість», тобто необхідно з валової доданої вартості виключити споживання основного капіталу (амортизацію), яке з економічної точки зору є також проміжним споживанням. Але амортизація у бухгалтерському обліку звичайно розраховується на основі первісної вартості основних засобів, яка, як правило, не відповідає їх реальній вартості. До того ж, амортизація може бути розрахована на основі методів прискореної амортизації, що не відповідає реальним економічним процесам. Усе це обумовило, що в статистиці, в основному, використовується показник «валова додана вартість», а не показник «чиста додана вартість».

Державними органами Республіки Білорусь прийнято ряд нормативних актів, спрямованих на стимулювання підвищення рівня доданої вартості підприємств:

Указ Президента Республіки Білорусь від 07.08.2012 №357 «Про порядок формування і використання коштів інноваційних фондів»;

Постанова Міністерства економіки Республіки Білорусь, Державного комітету з науки і технологій Республіки Білорусь від 23.05.2017 р № 12/11 «Про затвердження Методичних рекомендацій про порядок розрахунку і оцінки відповідності критеріям, встановленим Указом Президента Республіки Білорусь від 07.08.2012 р № 357»;

Постанова Міністерства економіки Республіки Білорусь та Міністерства праці та соціального захисту населення Республіки Білорусь від 31.05.2012р. № 48/71 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку доданої вартості та доданої вартості на одного середньооблікового працівника (продуктивності праці за доданою вартістю) на рівні організації» [11-13].

Основна мета цих нормативних актів є підтримка інноваційних проектів підприємств, які створюють додану вартість на 1 працівника на рівні Європейського союзу, підтримка експортної орієнтованості підприємств, створення і впровадження нових технологій для Республіки Білорусь і світової економіки.

У Республіці Білорусь інноваційні фонди створюються з метою фінансування розвитку високотехнологічних галузей, які забезпечують високий рівень конкурентоспроможності національної економіки, формування і розвитку інноваційної інфраструктури, виконання новітніх досліджень і розробок, інноваційних проектів. Відповідно до Указу Президента Республіки Білорусь от 07.08.2012 №357 [11], фінансування інноваційних проектів здійснюється за умови їх відповідності таким критеріям:

- організація технологічного процесу, що забезпечує середній рівень доданої вартості на одного працюючого, аналогічний рівню Європейського союзу за відповідним видом економічної діяльності або перевищує цей рівень;

- експортна орієнтованість (перевищення експорту над імпортом) проекту;

- створення і впровадження технологій (продукції) нових для Республіки Білорусь і (або) світової економіки.

Постановою Міністерства економіки Республіки Білорусь та Міністерства праці та соціального захисту населення Республіки Білорусь від 31.05.2012р № 48/71 затверджені «Методичні рекомендації щодо розрахунку доданої вартості та доданої вартості на одного середньооблікового працівника (продуктивності праці за доданою вартістю) на рівні організації» [12]. Відповідно до цієї постанови, додана вартість підприємства є вартісною оцінкою його роботи і є джерелом економічного росту і формування доходів власників і працівників підприємства, а також держави. Постанова передбачає необхідність проведення аналізу фінансово-економічної діяльності підприємства не тільки на стадії формування доданої вартості, але й на стадіях її розподілу та використання.

Таким чином, в Республіці Білорусь валова додана вартість визнана в якості одного з головних показників продуктивності діяльності підприємств, а її зростання як мета підприємств.

Виходячи з вище викладеного показник «валова додана вартість» доцільно використовувати для оцінки продуктивності діяльності підприємств, поряд з традиційними показниками «випуск», «обсяг реалізації продукції», «прибуток».

Також для оцінки продуктивності діяльності підприємств використовувати похідні показники:

1. Продуктивність праці за доданою вартістю (ПП_{ДВ}), як обсяг валової доданої вартості на одного працівника на підприємстві

$$ПП_{ДВ} = \frac{ВДВ}{N}, \quad (1)$$

де: ВДВ – річна валова додана вартість підприємства, N – середньо річна кількість зайнятих працівників на підприємстві.

2. Рентабельність продажів за доданою вартістю (ROS_{ДВ}), як відношення валової доданої вартості підприємства до обсягу реалізованої ним продукції,

$$ROS_{ДВ} = \frac{ВДВ}{S} * 100\%, \quad (2)$$

де: ВДВ – річна валова додана вартість підприємства, S – річний обсяг реалізації продукції підприємством.

3. Рентабельність основних засобів за доданою вартістю (ROC_{ДВ}), як відношення валової доданої вартості до основних засобів підприємства:

$$ROC_{ДВ} = \frac{ВДВ}{C} * 100\% \quad (3)$$

де: ВДВ – річна валова додана вартість підприємства, C - середньо річна вартість основних засобів підприємства.

Цей показник відображає ефективність використання основних засобів підприємства щодо генерації валової доданої вартості. Він характеризує валову додану вартість, що отримує підприємство з кожної гривні основних засобів.

4. Показник «Рентабельність активів за доданою вартістю» (ROA_{ДВ}), як відношення валової доданої вартості до активів підприємства:

$$ROA_{ДВ} = \frac{ВДВ}{A} * 100\%, \quad (4)$$

де: ВДВ – річна валова додана вартість підприємства, A - середньо річна вартість активів підприємства.

Цей показник відображає ефективність використання активів підприємства щодо генерації валової доданої вартості. Він характеризує валову додану вартість, що отримує підприємство з кожної гривні активів.

Вищевказані показники пропонується використовувати і для оцінки продуктивності діяльності підприємств окремих видів економічної діяльності (промисловість, сільське господарство, будівництво, торгівля, транспорт та інші).

Показники рентабельності продажів, власного капіталу та активів має сенс співвідносити лише між підприємствами однієї галузі, при факторному аналізі діяльності підприємства або при аналізі зміни значення цих показників на протязі певного періоду часу.

Між показниками «продуктивність праці за доданою вартістю», «рентабельність продажів за доданою вартістю», «фондовіддача» та «фондоозброєність» має місце прямий зв'язок. Це легко побачити, якщо показник «продуктивність праці за доданою вартістю» представити у вигляді трьохфакторної моделі, як додаток рентабельності продажів за доданою вартістю, фондовіддачі та фондоозброєності

$$\text{ПП}_{\text{ДВ}} = \left(\frac{\text{ВДВ}}{S}\right) * \left(\frac{C}{C}\right) * \left(\frac{C}{N}\right) = \text{ROS}_{\text{ДВ}} * \text{ФВ} * \text{ФО}, \quad (5)$$

де: $\text{ПП}_{\text{ДВ}}$ - продуктивність праці за доданою вартістю; ВДВ – валова додана вартість; S – обсяг продажів; C - вартість основних засобів; N – кількість зайнятих працівників; $\text{ROS}_{\text{ДВ}}$ - рентабельність продажів за доданою вартістю; ФВ - фондовіддача; ФО – фондоозброєність працівників підприємства.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Прибуток як показник продуктивності діяльності підприємств має ряд недоліків, оскільки по-перше, в умовах існуючого законодавства його досить легко «оптимізувати» (зменшити) і відповідно він не дає реального уявлення про продуктивність діяльності підприємств, по-друге, збільшення прибутку за рахунок зменшення оплати праці, фінансування соціального забезпечення та навчання працівників може привести до зменшення людського капіталу, а це в свою чергу до більш значних збитків, ніж при втраті фізичного та фінансового капіталу, і по-третє, цей показник відображає лише інтереси власників підприємств, а не суспільства в цілому.

Показник «випуск» відображає продуктивність праці не окремого підприємства, а сукупності підприємств, а саме підприємства та його постачальників. При цьому, чим далі підприємство у технологічному ланцюжку, тим більше випускі тим менше він відображає реальну продуктивність діяльності підприємства.

Показник «валова додана вартість» має більшу аналітичну цінність, ніж показники «обсяг реалізації» та «прибуток», оскільки він: дає реальне уявлення про продуктивність діяльності підприємств; визначає потенціал підприємства до нагромадження капіталу; забезпечує єдину концептуальну основу для оцінки результатів економічної діяльності на мікро, мега та макро рівнях.

Пропонується показник «валова додана вартість» використовувати у статистичному та бухгалтерському обліку в якості головного показника продуктивності діяльності підприємств.

Пропонується використовувати досвід Республіки Білорусь для фінансування інноваційних проектів за рахунок державних та місцевих інноваційних фондів за умовою, що ці проекти забезпечують середній рівень доданої вартості на одного працюючого, аналогічний рівню Європейського союзу за відповідним видом економічної діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Короткевич, Л.М., Барсуков А.А. Добавленная стоимость как критерий эффективности производственного процесса в промышленности / Л.М. Короткевич, А.А. Барсуков // Наука и техника. - 2016. – Т. 15, № 6. - С. 536-545.
2. Ермакова Ж.А., Андреева Т.В. Инструментарий оценки добавленной стоимости хлебопекарной промышленности региона/ Ж.А. Ермакова, Т.В. Андреева // Экономика региона. - 2011. – № 4. - С. 274-279.
3. Грідчина М.В. Про додану вартість як показник результатів діяльності сучасних корпорацій / М.В. Грідчина // Наукові праці МАУП. - 2013. - Вип. 1(36). - С. 126–129.
4. Ревуцкий Л.Д. Фундаментальная ценность, фундаментальная стоимость и справедливая стоимость предприятия: понятия, показатели и методы их определения [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ocenchik.ru/docsa/1622-stoimost-predpriyatiya-pokazateli-metody-opredeleniya.html>.
5. Вакульчик О.М. Механізм оцінки результативності діяльності підприємств з корпоративним управлінням: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.06.01 / О.М. Вакульчик. - Дніпропетровськ, 2004. - 35 с.
6. Малютин А. Добавленная стоимость в управлении предприятием / А.Малютин // Экономист.

- 2008. - № 7. - С. 69–76.

7. Щетілова Т.В. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інноваційних проєктів / Т.В. Щетілова // Економіка промисловості. - 2003. - № 3. - С. 109–115.

8. Іваненко В.О. Додана вартість як об'єкт аналізу статистичної звітності промислових підприємств з виробництва продукції / В.О. Іваненко // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2012. – № 1 (22). – С. 122-130.

9. Система национальных счетов 2008 года (СНС-2008) Организация Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2012. – 827 с.

10. Статистичний щорічник України за 2016 рік - К.: Державна служба статистики України, 2017. - 611 с.

11. Указ Президента Республики Беларусь от 07.08.2012 №357 «О порядке формирования и использования средств инновационных фондов» - режим доступа: http://www.minfin.gov.by/upload/gosznak/acts/ukaz_070812_357.pdf.

12. Постановление Министерства экономики Республики Беларусь, Государственного комитета по науке и технологиям Республики Беларусь от 23.05.2017 г. № 12/11 «Об утверждении Методических рекомендаций о порядке расчета и оценке соответствия критериям, установленным Указом Президента Республики Беларусь от 07.08.2012 г. № 357» - режим доступа: <https://mshp.gov.by/documents/ifa3dba89f556d2c6.html>.

13. Постановление Министерства экономики Республики Беларусь и Министерства труда и социальной защиты населения Республики Беларусь от 31.05.2012г. № 48/71 «Об утверждении Методических рекомендаций по расчету добавленной стоимости и добавленной стоимости на одного среднесписочного работника (производительности труда по добавленной стоимости) на уровне организации» - режим доступа: <http://bii.by/tx.dll?d=362273&a=2>.

14. Підприємство. Сайт Вікіпедія – режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%BE>.

15. Лапуста М.Г. Предпринимательство: Учебник. — М.: ИНФРА-М., 2012. – 608 с.

16. Господарський Кодекс України [Електронний ресурс] : станом на 02.04.2020 – режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

REFERENCES

1. Korotkevich, L.M., Barsukov A.A. (2016) *Dobavlennoy stoimost' kak kriterijj effektivnosti proizvodstvennogo processa v promyshlennosti* [Value added as a criterion for the efficiency of the production process in industry] *Science and technology*, vol. 15, no. 6, pp. 536-545 [in Russian].

2. Ermakova Zh.A., Andreeva T.V. (2011) *Instrumentarij ocenki dobavlennoj stoimosti hlebopekarnoj promyshlennosti regiona* [Toolkit for estimating the value added of the baking industry in the region.]. *Economy of the region*, no. 4, pp. 274-279 [in Russian].

3. Gridchina M.V. *Prododanuvartist` yak pokazny`k rezul`tativdiy`nostisuchasny`x korporacij / M.V. Gridchina // Naukovi praci MAUP. - 2013. - Vy`p. 1(36). - S. 126–129* [in Ukrainian].

4. Revuckij L.D. (2013) *Fundamental'najacennost', fundamental'najastoimost' i spravedlivaja stoimost' predpriyatija: ponjatija, pokazateli i metody ih opredelenija* [Fundamental value, fundamental value and fair value of an enterprise: concepts, indicators and methods for the determination] [Elektronnyj resurs] – режим доступа: <http://www.ocenchik.ru/docsa/1622-stoimost-predpriyatiya-pokazateli-metody-opredeleniya.html> [in Russian].

5. Vakuljchuk O.M. (2004) *Mekhanizm ocinky rezul'tatyvnosti dijal'nosti pidpryemstv z korporatyvnym upravlinnjam* [The mechanism for assessing the effectiveness of enterprises with corporate governance] (PhD Thesis). Dnipropetrovsk [in Ukrainian].

6. Maljutin A. (2008) *Dobavlennoj astoimost' v upravlenii predpriyatijem* [Added value in the management of the enterprise]. *Economist*, no. 7, pp. 69–76 [in Russian].

7. Shhetilova T.V. (2003) *Metodychni pidkhody do ocinky ekonomichnoji efektyvnosti innovacijnykh proektiv* [Methodological approaches to the estimation of the economic efficiency of innovative projects]. *Economy of industry*, no. 3, pp. 109–115 [in Ukrainian].

8. Іваненко В.О. (2012) *Dodana vartist` yak ob'jekt analizu staty`stychnoyi zvitnosti promy`slovy`x pidpry`emstv z vy`robny`chtva produkciyi* [Value added as an object of analysis of statistical reporting of industrial enterprises and production]. *Problemy` teorii ta metodologiyi buxgalters`kogo obliku, kontrolyu i*

analizu, no. 12, pp. 122-130 [in Ukrainian].

9. Sistema nacional'nyh schetov 2008 goda (SNS-2008) [System of National Accounts 2008 (2008 SNA)]. United Nations. New York, 2012 [in Russian].

10. Staty`sty`chny`jshhorichny`k Ukrayiny` za 2016 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2016] - K.: Derzhavnasluzhbastaty`sty`ky` Ukrayiny` [in Ukrainian].

11. Ukaz Prezidenta Respubliki Belarus' ot 07.08.2012 №357 «O poryadke formirovaniya i ispol'zovaniya sredstv innovacionnyh fondov» [Decree of the President of the Republic of Belarus dated 07.08.2012 No. 357 “On the procedure for the formation and use of innovative funds”] - rezhy`m dostupu: http://www.minfin.gov.by/upload/gosznak/acts/ukaz_070812_357.pdf [in Russian].

12. Postanovlenie Ministerstva ekonomiki Respubliki Belarus', Gosudarstvennogo komiteta po nauke i tekhnologiyam Respubliki Belarus' ot 23.05.2017 g. № 12/11 «Ob utverzhdenii Metodicheskikh rekomendacij o poryadke rascheta i ocenke sootvetstviya kriteriyam, ustanovlennym Ukazom Prezidenta Respubliki Belarus' ot 07.08.2012 g. № 357» [Decree of the Ministry of Economy of the Republic of Belarus, the State Committee for Science and Technology of the Republic of Belarus dated May 23, 2017 No. 12/11 “On approval of the Methodological Recommendations on the procedure for calculating and assessing compliance with the criteria established by the Decree of the President of the Republic of Belarus on 08/07/2012. Number 357”] - rezhy`m dostupu: <https://mshp.gov.by/documents/if/aa3dba89f556d2c6.html> [in Russian].

13. Postanovlenie Ministerstva ekonomiki Respubliki Belarus' i Ministerstva truda i social'noj zashchity naseleniya Respubliki Belarus' ot 31.05.2012g. № 48/71 «Ob utverzhdenii Metodicheskikh rekomendacij po raschetu dobavlennoj stoimosti i dobavlennoj stoimosti na odnogo srednespisochnogo rabotnika (proizvoditel'nosti truda po dobavlennoj stoimosti) na urovne organizacii» [Decree of the Ministry of Economy of the Republic of Belarus and the Ministry of Labor and Social Protection of the Population of the Republic of Belarus dated 05/31/2012. No. 48/71 “On approval of the Methodological recommendations for calculating value added and value added per average employee (labor productivity at value added) at the organization level”] - rezhy`m dostupu: <http://bii.by/tx.dll?d=362273&a=2> [in Russian].

14. Pidpriemnistvo. Sajt Vikipediya [Entrepreneurship. Wikipedia site] – rezhy`m dostupu: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%BE> [in Ukrainian].

15. Lapusta M.G. (2012) Predprinimatel'stvo: Uchebnik [Entrepreneurship: Textbook]. — M.: INFRA-M [in Russian].

16. Gospodars`ky`j Kodeks Ukrayiny` [Economic Code of Ukraine] - rezhy`m dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> [in Ukrainian].

УДК 519.17:332(045)
JEL O10,L50,C02

ЄЖОВ М.Б.

к.ф.-м. наук, ст. наук. співроб.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: isanybodyhome63@gmail.com

ORCID: 0000-0001-5003-7774

КОЛОДИНСЬКИЙ С.Б.

д-р екон. наук, професор кафедри

менеджменту та маркетингу

Одеська державна академія будівництва і архітектури

вул. Дідріхсона, 4, м. Одеса, Україна, 65029

E-mail: kolodi@ukr.net

ORCID: 0000-0002-9576-5289

МЕРЕЖЕВІ МОДЕЛІ РЕГІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

Актуальність. Моделювання розвитку регіональних економічних систем є актуальним завданням у зв'язку з реформою децентралізації системи управління і адміністративно-територіального устрою в Україні, яка передбачає надання більших повноважень регіонам та створює нові можливості для економічного розвитку територій.

Мета та завдання. Метою статті є моделювання регіональних економічних систем для виявлення їх оптимальної структури і чинників, які найбільшою мірою сприяли б їх розвитку, а також вивчення можливості застосування математичного апарату теорії графів.

Результати. Виявлені фактори, що сприяють розвитку регіональних економічних систем. Виявлено зв'язок децентралізації з мережевою структурою сучасної економіки. Введено поняття квазіфрактальної економічної системи. Показана можливість застосування апарату теорії графів для вивчення регіональних економічних систем. Наведені приклади завдань, пов'язаних з функціонуванням економічних систем, які можна формулювати і вирішувати в термінах теорії графів. Досліджено роль населення як сполучної ланки в регіональних економічних системах. Визначені основні параметри, що характеризують розвиток регіональних економічних систем: якісна складність і наявність замкнутих контурів. Виявлено роль топологічного сортування в вивченні структури економічних систем. Зазначено на взаємозв'язок між територіально-адміністративними одиницями і структурою регіональних економічних систем.

Висновки. При дослідженні регіональних економічних систем досить ефективним є структурний підхід із застосуванням апарату теорії графів, який дозволяє формулювати і вирішувати завдання, пов'язані з моделюванням цих систем. Вивчення структурних властивостей економічних систем дозволить виявити закономірності розвитку соціально-економічних систем і прогнозувати цей розвиток.

Ключові слова: децентралізація, регіоналізація, глобалізація, фрактальність, мережі, граф, самовідтворення, економічна система.

YEZHOV M.B.

PhD in Physics and Mathematics, senior researcher

Institute of market problems and economic & ecological research of the National Academy of Sciences of Ukraine,

Frantsuzkyi boulevard, 29, Odessa, Ukraine, 65044

E-mail: isanybodyhome63@gmail.com

ORCID: 0000-0001-5003-7774

KOLODINSKYI S.B.

Professor

Department of management and marketing

Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture

Didrihsona st., 4 Odessa, Ukraine, 65029

E-mail: kolodi@ukr.net

ORCID: 0000-0002-9576-5289

NETWORK MODELS OF REGIONAL ECONOMIC SYSTEMS

Topicality. Modeling the development of regional economic systems is an urgent task in connection with the decentralization reform of the management system and administrative-territorial structure in Ukraine, which creates new opportunities for the economic development of territories.

Aim and tasks. The aim of the article is to model regional economic systems to identify their optimal structure and factors that would most contribute to their development, as well as to study the possibility of applying the mathematical apparatus of graph theory.

Research results. The factors contributing to the development of regional economic systems and the link between decentralization and the network structure of the modern economy are identified. The concept of a quasi-fractal economic system is introduced. The possibility of using the apparatus of graph theory to study regional economic systems is shown. Examples of problems associated with the functioning of economic systems that can be formulated and solved in terms of graph theory are given. The role of the population as a link in regional economic systems is investigated. The main parameters characterizing the development of regional economic systems are identified: qualitative complexity and the presence of closed cycles. The role of topological sorting in the study of the structure of economic systems is revealed. The relationship between the territorial-administrative units and the structure of regional economic systems is indicated.

Conclusion In the study of regional economic systems, a structural approach using the graph theory apparatus is quite effective. It allows to formulate and solve problems associated with the modeling of these systems. The study of the structural properties of economic systems will reveal the patterns of development of socio-economic systems and predict this development.

Keywords: decentralization, regionalization, globalization, fractality, networks, graph, self-reproduction, economic system.

Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks. The decentralization of the management system and administrative-territorial structure in Ukraine requires a careful study of the mechanisms of functioning of regional economic systems and the links between them. In this regard, there is a need to model these systems, using, among other things, graph theory.

Analysis of recent publications on the problem. Many scientific researches are devoted to theoretical and methodological directions of formation and development of regional economic systems. Well-known foreign scientists have made a great contribution to the development of this topic: D. Bracchi, A. Weber, A. Granberg, K. Jean, W. Barnes, L. Ledebur [2]. The works of M. Castells [1], V. Inozemtsev, V. Popkov, and D. Berg [3] were devoted to the analysis of the network structure of society and economy.

A significant contribution to economic theory on the problems of regional development and strategic management at the regional level has been made by Ukrainian scientists, such as: L. Antonyuk, A. Amosha, Y. Bazhal, I. Blank, E. Beltyukov, B. Burkinskyi and other scientists.

Allocation of previously unsolved parts of the general problem. Despite the fact that various scientists [2], [3], [7] have tried to study regional economic systems in terms of their network structure, it is necessary to further develop this structural approach to create economic and mathematical models to solve practical problems of regional economy management.

Formulation of research objectives (problem statement). The aim of this study is to find out the possibility of modeling regional economic systems by means of graph theory to identify their optimal structure and factors that affect their stability and ability to self-reproduction.

An outline of the main results and their justification. The decentralization reform carried out in Ukraine is objectively necessary, as it meets current trends in the development of society and the economy. Its component is an economic decentralization.

The development of regional economic systems is favored by the following factors:

- 1) the minimum transportation costs of enterprises in case of their concentration within one region
- 2) self-reproducing economic processes in the regional economy, which have a cycle structure
- 3) the presence of sustainable social ties, which promotes trust between subjects of economic activity and reduce the transaction costs.

In addition, it is important to note the binding between decentralization policy and the network structure of modern society and economy. A characteristic feature of modern society is its network structure. This is usually associated with the development of information technology [1]. In particular, economic processes in modern society are organized according to the principle of networks [2] to a large extent. It contributes to their intensification and mutual influence. We observe that the frequency of interactions between two nodes is higher if they belong to the same network [1], and changes in one part of the network immediately cause changes in another [2].

Decentralization of management is an essential property of any network structure. Its manifestations are such outwardly opposite processes as regionalization and globalization, which are in dialectical unity. Economic networks are open structures that can expand indefinitely by including new nodes if they have similar production tasks [1]. Networks can develop both in depth (regionalization) and in breadth (globalization). V. Barnes and L. Ledebur [2] consider a new economic paradigm, according to which it is economic regions that are the structural units, “building blocks” of the national economy. At the same time, they emphasize that the national system of economic regions is open and in connection with other national economic systems. In fact, economic regions are becoming particles of the global world economy. In connection with the foregoing, we can conclude that the decentralization of the management system and the administrative-territorial structure is nothing more than bringing the management structure in line with the structure of the economy.

Any modern economic system can be considered as a hierarchy of networks in which individual networks are nodes from the point of view of a higher level network [3]. At each level, the network structure locally has the following form:

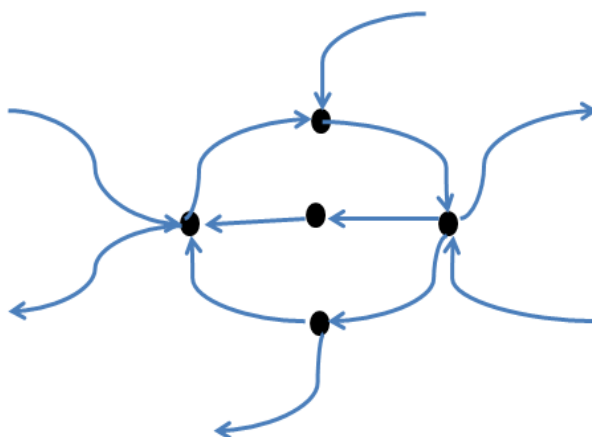


Fig. 1 Types of connections in the local economic system.

Elements of the subsystem can interact in different ways with the external environment, as shown in Fig. 1. We see that our system has the property of self-similarity in a somewhat loose sense, therefore it can be called quasifractal [4].

As a mathematical apparatus describing the network economy, one can naturally choose graph theory. A network (in the mathematical sense) will be called an oriented connected graph without cycles. The network we are considering is not, generally speaking, a transport network [5]. In economics, the vertices (nodes) of the network correspond to enterprises or local economic systems. The arcs (oriented edges) correspond to connections between them, which are expressed in the movement of goods from one enterprise (system) to another. Arc flow is the value of the corresponding product.

Let us now consider the regional economy as a local network, which is a subset of some comprehensive network. Note that a network is by definition connected. We have accepted this assumption consciously. The presence of closed commodity circuits (cycles) in the local network can be considered [3] as the basis for the stability of a local network. Cash flows are generated inside of these cycles that feed the regional economy and ensure its self-reproduction.

The concept of self-reproducing (autopoietic) systems was borrowed by economists from biology [6] and this analogy turned out to be quite effective [7]. Until now, economics has focused on the financial performance of enterprises, rather than the structure of their relationships. At the same time, it is a structural approach that can generate new ideas in economic management at all levels. For example, when investing in a region, you can direct funds in such a way that the maximum number of cycles occurs and thereby stimulate the development of the regional economy. Apparently, this can be achieved primarily due to the manufacturing industry. In addition, with this approach, there is additional justification for the need to diversify the range of products by regional enterprises. The fact is that diversification provides additional opportunities for building local closed product circuits. It seems that the structure of the network itself

imposes management decisions on us. In the words of M. Castells: "The power of structure is stronger than the structure of power."

It is possible to formulate various problems in terms of graph theory, for example:

- 1) What is the minimum investment needed to build a cycle in this economic system and what structure of the expanded network will be optimal?
- 2) How to maximize the flow along a certain path (cycle)?
- 3) How to find all the cycles in a given network?
- 4) How to optimize transport routes in the network?

If in a particular case we are considering a transport network [5], then we can also pose the problem of maximum flow and minimum cost flow.

Some of these problems are solved by mathematical methods. For example, task 3) is solved using the DFS (depth-first search) algorithm [8], and task 4) leads to the well-known Steiner problem of finding the shortest network connecting a given finite set of plane points. For other problems, mathematical terms allow only a short and precise formulation of the problem, and the solution requires a detailed economic analysis and the use of additional technologies. Moreover, this is not excluded even in the case when it is possible to find an exact or approximate solution to the problem by mathematical methods. For example, a practical solution to problem 4) in addition to the mathematical approach [9] requires effective control (in particular, the implementation of a GPS monitoring system).

In addition to the presence of cycles, such a parameter of the regional economic system is of interest as its complexity, which we will consider as a measure of economic development "in depth", the number of stages of processing of raw materials. We propose the concept of complexity as the average length of the path (cycle) in the network. This understanding of complexity is of a qualitative nature, in contrast to such quantitative network parameters as order (number of vertices) and size (number of arcs). The qualitative complexity of the system and the presence of closed cycles in it are related factors. With increasing complexity of the system and increasing the variety of manufactured goods (services), the likelihood of the formation of new paths in the network, including closed ones, increases.

An interesting effect can be obtained if the population is included in the network along with enterprises as a separate node. Having examined the networks corresponding to various local economic systems, we can notice the star-shaped geometrical structures in the center of which there is a vertex corresponding to the population:

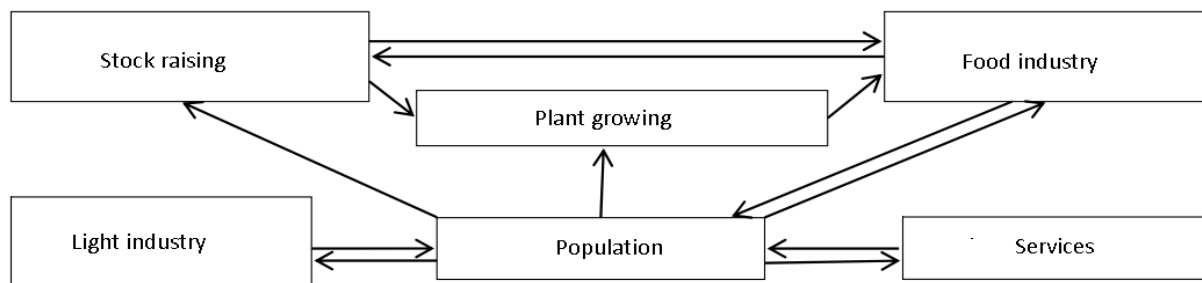


Fig. 2 Population as an element of the regional economic system *

* - compiled from the materials of article [3].

Figure 2 shows a typical scheme of this kind, which leads us to the conclusion about the important role of the population: it plays the role of a connecting link in the network, and ensures the network connectivity in the mathematical sense. Therefore, for the development of the regional economic system, it is important to produce goods and services to meet the needs of the population included in this system. Moreover, small and medium-sized businesses play a significant role here: the local market is just that niche in the economic system that it is able to occupy.

It seems important to identify factors affecting the specialization of the regional economy. These can be considered:

- 1) the availability of sources of raw materials
- 2) historical conditions
- 3) natural and geographical conditions
- 4) the location of the region relative to the flow of goods.

An equally important task for the analysis of the regional economy is to find enterprises that determine the economic specialization of the region. To solve it, it may be useful to use graph theory, namely, topological sorting [8] of the corresponding network. At the same time, we get several levels that form the hierarchy of the network. The first level will automatically include enterprises (peaks), which are sources, “growth points” of the regional economy that determine its specialization.

If the network contains cycles, then topological sorting in the strict sense is impossible. In order to implement it, you will have to perform some transformations on the network to eliminate cycles. For example, neglect low flow arcs.

Conclusions and perspectives of further research. The process of decentralization must be considered in connection with the network structure of the economy. When modeling regional economic systems, a structural approach using the apparatus of graph theory is effective. It allows you to formulate and solve practical problems associated with the functioning of these systems. These tasks can be related to regional investment policy, stimulating the intensive economic development of regions and interregional relations, building a logistics infrastructure in the region, etc.

And finally, back to the question we started with, about the correspondence between administrative and economic transformations. Considering the above, it would be reasonable to assume that each of the territorial-administrative units formed during the reform will correspond to the existing economic network in the region, which is branchy enough and does not break up into separate subnets.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кастельс М. Становление общества сетевых структур / Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология /под ред. В. Л. Иноземцева. / М. Кастельс. - М.: Academia, 1999.- с. 494-505
2. Барнз В. Нові регіональні економіки. Пер. з англ. А.Пехник./ В.Барнз, Л.Ледебур. –Львів: Літопис, 2013. –196 с.
3. Попков В.В. Моделирование как инструмент формирования товарной и финансовой сети в региональной экономике / В.В.Попков, Д.Б.Берг, Е.А.Ульянова, Е.А. Селезнева. / Экономика региона.- 2015. - № 2, с. 236-246
4. Мандельброт Б. Фракталы и хаос: Множество Мандельброта и другие чудеса - Fractals and Chaos: The Mandelbrot Set and Beyond./ Б.Мандельброт. - Ижевск : РХД, 2009. — 400 с.
5. Басакер Р., Саати Т. - Конечные графы и сети. / Р.Басакер, Т.Саати -М.: Наука, 1974. - 368 с
6. Матурана У. Древо познания. Биологические корни человеческого понимания : пер. с англ. Ю. А. Данилова. / У.Матурана, Ф.Варела - М.: Прогресс-Традиция, 2001. — 224 с.
7. Ульянова Е. А. Балансово-сетевая модель аутопоэтических систем в экономике / Е. А. Ульянова / Известия УрГЭУ. – 2011. – № 5. – с. 105–110.
8. Кормен Т. Х. Алгоритмы: Вводный курс / Т. Х. Кормен - М.: Вильямс, 2015. — 208 с.
9. Иванов А. О.. Задача Штейнера на плоскости или плоские минимальные сети / А. О. Иванов, А. А. Тужилин .-Матем. сб.. — 1991. — Т. 182, № 12. — с. 1813—1844.

REFERENCES

1. Castells M. (1999). Stanovlenie obschestva setevykh structur / Novaya postindustrialnaya volna na Zapade [The Formation of a Network Structures Society / New Post-Industrial Wave in the West].Moscow : Academia [in Russian].
2. Barnes W. & Ledebur L. (2013). Novi regionalni ekonomiky [New regional economies]. Lviv: Litopys [in Ukrainian].
3. Popkov V.V.& Berg D.B.& Ulianova E.A.& Selezniova E.A. (2015). Modelirovanie kak instrument formirovaniya tovarnoi i finansovoi seti v regionalnoj ekonomike [Modeling as a tool for the formation of a commodity and financial network in a regional economy].Ekonomika regiona.- № 2 [in Russian].
4. Mandelbrot B. (2009) Fractaly i haos: Mnozhestvo Mandelbrota i drugie chudesa [Fractals and Chaos: The Mandelbrot Set and other miracles] . Izhevsk : RHD[in Russian].
5. Busacker R.& Saaty T. (1974) - Konechnye grafy i seti .[Finite Graphs and Networks]. Moscow: Nauka [in Russian].
6. Maturana H.& Varela F.(2001). Drevo poznaniya. Biologicheskie korni chelovecheskogo ponimaniya [Tree of knowledge. The biological roots of human understanding] . Moscow.: Progress-Traditsiya [in Russian].

7. Ulyanova E. A. (2011) Balansovo-setevaya model autopoieticheskikh sistem v ekonomike [Balance-network model of autopoietic systems in the economy]. Izvestiya UrGEU. No 5. [in Russian].
8. Kormen T.H.(2015). Algoritmy: Vvodnyiy kurs [Algorithms: Introductory Course]. Moscow.: Williams [in Russian].
9. Ivanov A. O.& Tuzhilin A. A. (1991) Zadacha Shtejnera na ploskosti ili ploskie minimalnye seti [Steiner problem on a plane or flat minimal networks].- Matem. sb./ Math. collection- V. 182, № 12 [in Russian].

УДК. 656.021 656.613(338.2)
JEL: C43, F15, L91.L98

КОТЕНКО С. В.

канд. тех. наук, доцент, ст. наук. співробітник відділу ринку транспортних послуг
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України
Французький б-р, 29, м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: kotenko_ua@yahoo.com
ORCID: 0000-0003-2977-095X

КАСЬЯНОВА В. А.

канд. мат. наук, доцент,
Одеський технологічний університет «ШАГ»
вул. Садова, 3, м. Одеса, Україна, 65000
E-mail: kotenko_ua@yahoo.com
ORCID: 0000-0003-2977-095X

ДОНДИЧ Л. В.

магістр фінансів
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
Французький бульвар 24/26, м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: dondyc1998@gmail.com
ORCID: 0000-0001-8566-1585

ВПРОВАДЖЕННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОЇ АНТИКРИЗОВОЇ ПОЛІТИКИ В ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Актуальність роботи визначається зростаючим впливом факторів ризику для транспортної галузі та небезпеки криз в сфері перевантаження, транспортування, обробки вантажів, зростаючою роллю регіональних та корпоративних структур в керуванні та організації транспортних потоків. Це входить в протиріччя з застарілою системою керування транспортною галуззю, спроможністю ефективно та своєчасно реагувати на нові виклики, що обумовлює необхідність формування нових теоретико-методологічних аспектів уникнення та нейтралізації наслідків ризиків в процесі перевезень вантажів. Реформування системи управління транспортною галуззю передбачає формування нових відносин на всіх рівнях, починаючи з рівня державної інституції – корпоративні структури.

Мета та завдання наукового дослідження полягає у розробці теоретичних та методологічних засад інституціональної антикризової політики і практичних рекомендацій щодо нових підходів у запобіганні кризам та нейтралізації їх наслідків для підвищення ефективності та стійкості транспортної галузі.

Завданням наукового дослідження є розробка теоретичних положень та методологічних принципів нової структури антикризового управління транспортною системою та практичних рекомендацій щодо створення відповідних взаємовідносин з державними інститутами, формулювання вимог до нормативної бази регуляторної інституціональної політики, яка б створювала умови для ефективного функціонування транспортної галузі.

Результати базуються на формуванні нових методологічних засад впровадження інституціональної антикризової політики в транспортній сфері. Основою нового підходу є поєднання макро та мікро-пруденційних регуляторних впливів для запобігання кризам в транспортній галузі та нейтралізації їх наслідків, забезпечення стійкості та ефективності системи обробки, перевантаження та транспортування, в першу чергу, мультимодальних та інтермодальних вантажів. Як інструмент впровадження нової регуляторної пруденційної політики запропоновано використати систему антикризових центрів, що базуються на існуючих регіональних, консолідованих корпоративних структурах та центрах управління за видами транспорту. Основним принципом антикризової діяльності вказаних центрів є гра за ненульовою сумою.

Висновки. Ризики настання криз різного рівня для транспортної галузі зростають за об'єктивних факторів. Для запобігання кризам запропоновано провадити збалансовану та компромісну пруденційну регуляторну політику, сформувати систему антикризових центрів. Методом компромісної пруденційної політики обрано індикаторний аналіз. Розроблено структуру аналітичних служб вказаних центрів. Створено математичну модель прогнозування криз та впровадження регуляторних впливів для запобігання кризам та мінімізації їх наслідків. Деталізовано схему ідентифікації та визначення ступеня інституційних та інституціональних чинників на формування регуляторних впливів мультимодальних та інтермодальних перевезень. З огляду на розроблені методичні та методологічні новації запропоновано схему організації пруденційного регулювання та нагляду в транспортній сфері.

Ключові слова: макро-пруденційний аналіз, мікро-пруденційний аналіз, криза, мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення, ризики

KOTENKO S.V.

PhD, senior researcher

Institute of market problems and economic & ecological research of the National Academy of Sciences of Ukraine, Frantsuzkyi Boulevard, 29, Odesa, Ukraine, 65044

E-mail: kotenko_ua@yahoo.com

ORCID: 0000-0003-2977-095X

KASIANOVA V.A.

PhD, Associate Professor

Private institution of higher education «Odesa University of Technology «Shah»», Sadova Street, 3, Odesa, Ukraine, 65000

E-mail: borzoilerka@gmail.com

ORCID: 0000-0002-6302-366X

DONDYCH L.V.

Master of finance

Odesa I.I. Mechnikov National University. Frantsuzkyi Boulevard, 24/26, Odesa, Ukraine, 65044

E-mail: dondyc1998@gmail.com

ORCID: 0000-0001-8566-1585

IMPLEMENTATION OF THE INSTITUTIONAL ANTI-CRISIS POLICY IN THE TRANSPORT AREA

Topicality. *Topicality of work is determined by the growing influence of risk factors for the transport industry and the risk of crises in the areas of congestion, transportation, cargo handling, and the growing role of regional and corporate structures in managing and organizing traffic flows. This is inconsistent with an outdated transportation management system, the ability to respond effectively and timely to new challenges, which necessitates the formation of new theoretical and methodological aspects of avoiding and neutralizing the consequences of risks in the process of cargo transportation. Reforming the transport management system involves the formation of new relationships at all levels, from the level of state institutions - corporate structures.*

Aim and tasks. *The purpose of the research is to develop the theoretical and methodological foundations of institutional anti-crisis policy and practical recommendations for new approaches to crisis prevention and neutralization to improve the efficiency and sustainability of the transport industry. The objective of the research is to develop theoretical provisions and methodological principles for a new structure of crisis management of the transport system and practical recommendations for creating appropriate relationships with state institutions, formulation of requirements for the regulatory framework of regulatory institutional policy, which would create conditions for the efficient functioning of the transport industry.*

Research results. *The results of the research are based on the formation of new methodological bases for the implementation of institutional anti-crisis policy in the field of transport. The new approach is based on a combination of macro and micro-prudential regulatory impacts to prevent and mitigate the effects of transport crises, ensuring the stability and efficiency of the processing, handling and transportation system, primarily of multimodal and intermodal loads. It is proposed to use anti-crisis center system as a tool for implementation of new regulatory prudential policy, based on existing regional, consolidated corporate structures and transport management centers. The basic principle of the anti-crisis activity of these centers is play at a non-zero amount.*

Conclusion. *The risks of different levels of crisis for the transport industry are increasing due to objective factors. To prevent crises, it is proposed to implement a balanced and compromise prudential regulatory policy, to form a system of anti-crisis centers. Indicative analysis was chosen by the method of compromise prudential policy. The structure of analytical services of these centers has been developed. Mathematical model of crisis forecasting and implementation of regulatory impacts created to prevent crises and minimize their effects. The scheme of identification and determination of the degree of institutional and institutional factors on the formation of regulatory impacts of multimodal and intermodal transportations is detailed. In view of the developed methodical and methodological innovations, the scheme of organization of prudential regulation and supervision in the transport sphere is proposed.*

Keywords: *macro-prudential analysis, micro-prudential analysis, crisis, multimodal transport, intermodal transport, risks.*

Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks. *Because the risks are affected by both macroeconomic and microeconomic factors, if they interact, then the regulatory*

policy to prevent and counteract them should focus on analyzing the interplay of these factors. In this case, the regulator's task is to reach a balance point between the macro and micro prudential aspects of the transport industry. The solution to this problem may be the formation of a non-hierarchical system of management of the industry inherent in the economic and political system of the past (or previous) years, but the distributed system of interacting control centers - regional, corporate, etc. And the function of the national authorities will be to create conditions that contribute to the balance of these macro and micro-prudential aspects of the transport industry. This is facilitated by the increase in the share of multimodal transport (MMT) and intermodal transport (IMT) in the total volume of freight flows in the country, increasing the role of corporate structures in this process. MMTs and IMTs are forming new horizontal links between autonomous corporate entities, state-owned monopoly carriers, transport companies, logistics centers, cross-border entities, etc. These links are forging new relationships in the transport industry, forging a new freight transportation system, and growing their impact requires them to consider their interests at the national level. Management of the industry de facto moves from the level of the state to the level of a new structure of distributed but interacting in many directions interdependent elements of the transport system.

Analysis of recent publications on the problem. Micro-prudential regulation is applied to prevent risks and mitigate their consequences for individual companies and corporations, and macro-prudential regulation is used to prevent systemic risks, in this case, the transport industry as a whole [1]. By definition, macro-prudential regulation is related to macroeconomic factors [1, 2]. Previously, micro-production regulation was applied to influence the activities of individual companies and corporations exogenous risks and, as a rule, was not applied in the case of exposure to endogenous risks. Micro-prudential analysis did not take into account the emergence of the system, that is, it did not consider the impact on the system of individual economic entities. That is, economic, political and other types of influence on the industry (system) of individual companies and corporations were not taken into account, regardless of their importance for the industry, the share of the transport services market, the available levers of influence, complexity and importance for the system as a whole of the structural links of these economic entities [3,4].

A number of scientists for example, Kodres and Narain [5] have considered that a valid regulatory framework for time-lengthened and sustainable economic periods cannot correspond to reality in times of increased risks, economic shifts, realignments, etc. That is, the regulatory impact directed at protecting, maintaining the position and influence of individual economic entities (e.g. transport monopolies, state institutions of transport system management) does not correspond to the strategy of sustainable development and security of the system as a whole. This happens, in particular, because in the event of a crisis, significant risk and impact, individual structures, companies pursue policies that, in their view, are consistent with their corporate interests, but it harms the performance of the system as a whole, or even the existence of the system. That is, prudential regulation of the elements of the transport system is a prerequisite for reducing systemic risks and threats, preventing crisis phenomena, providing regulatory factors, factors and resources to counteract their consequences, forming conditions for the viability and efficiency of the transport system.

Thus, there is a contradiction between the macro- and micro-prudential regulations of the transport industry. The consequence is the need to strike a balance between macro- and micro-prudential regulation, in particular, the establishment of boundaries between the monitoring of the activity of economic entities of the industry by representatives and structures of state institutions and the creation of conditions for total resilience of these economic entities. This leads to the need to rigidly set boundaries for the formal powers of state structures and to monitor compliance of their activities with the established rules and regulations, to prevent the implementation of total control.

In the face of a risk or crisis, the macro-prudential approach should aim at restricting or even suspending some entities in the transport industry, or even modes of transport, and the primary resource for preventing or mitigating the effects of the threat (systemic risk) is directed to a specific, identified group of specified economic entities.

Macro-prudential policy should focus on monitoring the factors that affect the full range of risks for transport enterprises, institutes and the industry as a whole and the development of a toolkit for risk mitigation measures and their consequences and the degree of expediency and conditions of use of those instruments. The efforts of regulators must be aimed at the specific purpose of preventing the crisis, and, in the event of its occurrence, the reduction of losses from its effects both on the system as a whole and on the system's players.

The micro-prudential approach is that resources should be directed at shaping the ability of economic agents and institutions to withstand the impact of the crisis and in reducing the likelihood of failure of

individual institutions, regardless of their importance to the transport industry. Most often, this risk is defined as "individual".

Crisis industry-wide macro-prudential policy for literature [3-5] includes identifying risks for the industry as a whole and implementing measures to mitigate these risks and reserve the resources needed to counteract their effects. But in our view, the effectiveness of such a policy will not be high, since the micro- and macro-prudential effects of risks cannot be separated and the transport industry is a system and it has a system of emergence. That is, the micro-prudential impact of risks on individual structures or companies of the industry, depending on their economic weight and importance to the industry, may be critical for the whole system. Similarly, the macro-prudential impact of systemic risks will affect the activities or even the functioning of individual entities or companies. Therefore, the task of combining macro and micro-prudential analysis is to produce a non-zero result for all players in the event of a crisis scenario.

Table 1.

Differences of purpose, results and characteristics of macro- and micro-prudential regulation

Factor	Macro-prudential regulation	Micro-prudential regulation
The main goal	Crisis risk reduction	Reduce the risk for the company or corporation
Result	Avoiding collapse or significant damage to the transportation industry	Protection of corporate interests
The nature of the crisis	Endogenous	Exogenous
Strength of horizontal ties between economic entities	It matters	Not taken into account
Organization of prudential regulation	Centralized	Distributed

Source: Compiled by the authors based on [1-5] and other sources

The reciprocal impact of micro- and macro-prudential policies has been considered since the very use of the definition of micro- and macro-prudential policies by the Cook Commission in 1979 [6]. According to the theory of systems complication of technological structures leads to an increase in the likelihood of crises in their work and the growing impact of crises as complications for the continued sustainable and efficient functioning of systems. This was mentioned in the works of R. Wack and U. Eko as the inevitable degradation of large and complex technological or economic systems, which will result in a decrease in trends towards globalism. This creates new threats to MMTs and IMTs - because they are predominantly transboundary and more systematic than other transportation needs.

Allocation of previously unsolved parts of the general problem. The situation in the transport sector of Ukraine is characterized by the fact that it is a large, complex and eclectic system. The consequence may be that, for example, a crisis that will force the market out of the micro-prudential factors of a single influential player or a group of small and medium-sized players may affect the market in an impact on the market. Certainly, in the event of a crisis, different structures and components of the transport system will be vulnerable [7]. But it is the MMPs and the IMPs that are the most vulnerable of all modes of transport, since they require coherence in actions consistently (in accordance with the transport chain) of the carriers involved and the smooth operation of the points of congestion. It is also an incentive to find a reasonable compromise for the simultaneous application of micro- and macro-prudential regulatory influences. Obviously, it is necessary to choose the components of joint regulatory impacts for each of the crisis variants individually. In the current difficult economic and political situation, the components of a set of regulatory influences may be different, depending on the genesis of the crisis, circumstances, number of players involved, etc. But it is worth preparing the scenario trees before any crisis becomes a reality. Despite the growing vulnerability of the transport system, crisis prevention, the provision of anti-crisis regulation in domestic scientific literature received little attention. All aspects of prudential regulation, systemic anti-crisis approach - implementation of theoretical and methodological foundations, practical measures and proposals remain unaddressed, management algorithms, developing crisis scenarios and anti-crisis measures, institutional policies, institutional tools, mathematical models of prudential prevention and regulation.

Formulation of research objectives (problem statement). This allows us to formulate the purpose of the research - to develop theoretical and methodological foundations and practical recommendations to justify new approaches in crisis prevention and neutralization of their consequences, to increase the efficiency of the transport industry.

The objective of the research is to develop theoretical provisions and methodological principles for a new structure of crisis management of the transport system and practical recommendations for creating appropriate relationships with state institutions, formulation of requirements for the regulatory framework of regulatory institutional policy that would create conditions for the efficient functioning of the transport industry.

An outline of the main results and their justification. To monitor the situation in the industry, to create the necessary and sufficient set of regulatory impacts, to control the implementation of anti-crisis measures in real time, we recommend to create an anti-crisis center (ACC), equipped with monitoring and early warning system (MEWS). The scheme of work of the analytical department of the ACC with the corresponding MEWS is presented in Fig. 1. This requires the formation of a communication system, control of execution, pre-development of the script tree, development and implementation of appropriate software and hardware, structure of analytical services (see Fig. 1) and other components of MEWS, etc. Appropriate indicators should be developed to indicate the threat of the crisis, its characteristics, the range of companies, modes of transport, infrastructure that will be affected by the crisis. This will help to resolve the crisis in the initial stages and reduce the devastating impact of its effects. The measures involved are called "macro- or micro-excitation indices" (MPI) [8, 9]. To do this, we define the following stages of the algorithm:

1. From the whole set of indicator arrays, including MPI, characteristic of an array of different crises (big data), an option is automatically selected based on the actual indicator set, that is, a crisis that threatens the transport industry is identified.
2. The event tree corresponding to the specific identified crisis is selected.
3. A prudential analysis of the crisis is conducted and a set of appropriate regulatory influences is selected for each of the stages of crisis development - from crisis prevention to crisis minimization.
4. Regulatory influences are being introduced.
5. The situation is monitored in real time with appropriate adjustment, if necessary, of regulatory policy.

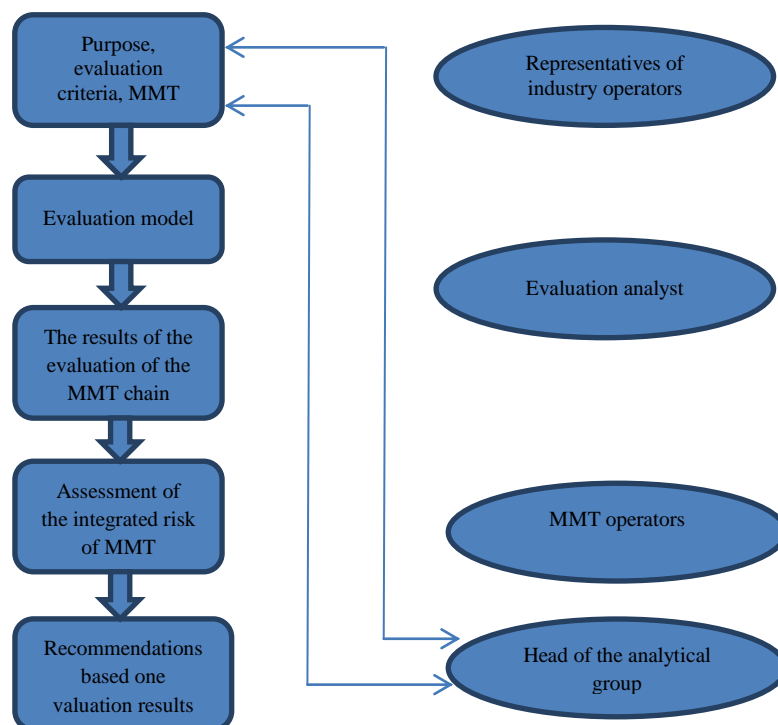


Fig. 1. Diagram of the work of the analytical department of the anti-crisis center.

In our opinion, it is necessary to use not a crisis center formed according to a hierarchical structure, but a networked, distributed system of crisis centers to monitor and coordinate the implementation of regulatory actions and control their implementation. We propose to implement the network system on the principles of consolidation of the most influential players in the transport industry by types of transport, by areas of activity, by regions of deployment, etc. And we recommend assigning purely advisory functions to the single state anti-crisis center of the network structure.

The scheme of organization of identification and determination of the degree of institutional and institutional factors on the formation of regulatory influences of MMTs and IMTs is shown in Fig. 2. This scheme defines the role and place of state institutions in the regulatory structure of the transport sector.

The network system of anti-crisis centers must operate according to the rules of the game with a non-zero amount. The scheme of organization of macro- and micro-prudential regulation and supervision in the transport sphere is shown in Fig. 3.

Consider the mathematical model of the transport system as a connected structure of indicative graphs (digraphs or orgrafs) of consolidated players in the industry (integral digraph). The nodes of each of the digraphs are the points of loading, unloading, reloading (for the case of MMT and IMT), arcs are elements of transport routes that connect (or can connect) these points. Obviously, some consolidated players in the industry can use the same transportation routes, reloading points as other players. Common congestion points will be incident to the digraphs of the linked structure.

Each of the local anti-crisis centers takes care of its digraph. When a crisis is related to micro-prudential factors of a particular player (or group of players) or to macro-prudential factors that cause. For example, hostilities, accidents, natural disasters that block a number of congestion points or a number of roads, the transport system must, through regulatory actions, redirect goods to other routes, use other reloading points. It is possible that a certain group of players wants to use economic pressure on others, for example, by introducing a system of tariffs that give it a surplus but lead to losses of other players. In this case, the consolidated game of other market participants to redirect goods bypassing the violator can stabilize the situation and localize the artificial crisis.

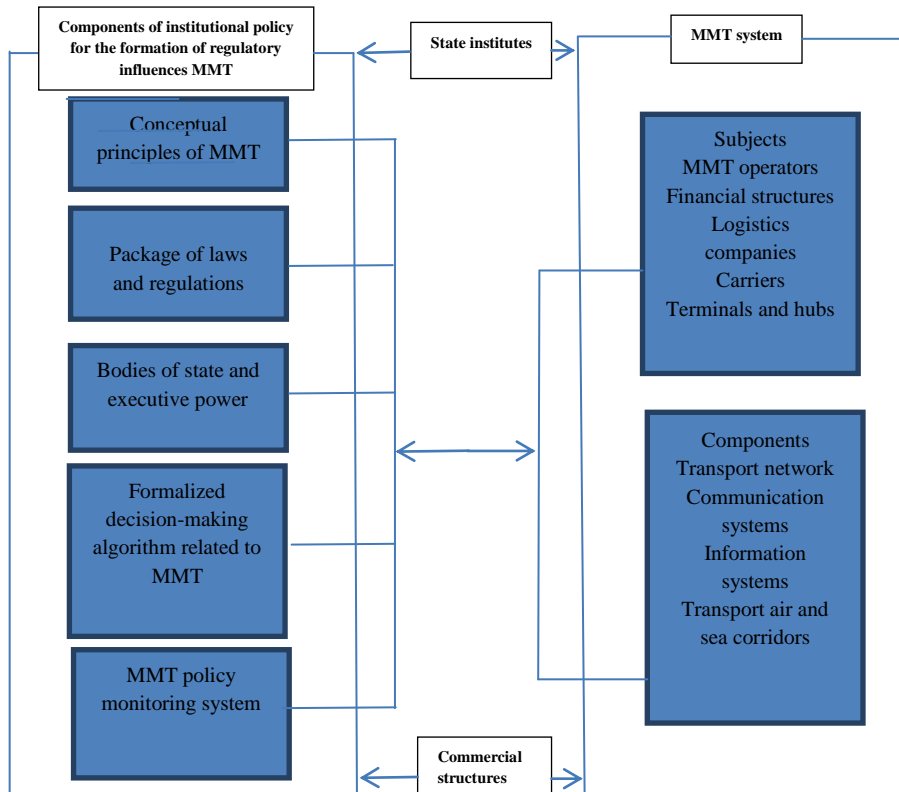


Fig. 2. Scheme of organization of identification and determination of the degree of institutional and institutional factors on the formation of regulatory influences of MMT and IMT.

To implement the model, we use the approach proposed in [10], modifying it. Consider a set of k digraphs $G_k = (U_k, E_k)$, which make up an integral digraph.

Since the integral digraph as a topological structure in a multidimensional continuum can be described analytically using the tensor equation

$$WQ = V, \tag{1}$$

where W - connectivity tensor, Q - the bandwidth tensor of each element of transport routes (each arc of a digraph), V - the bandwidth tensor of communication arcs between individual digraphs.

Since each crisis is characterized by a set of parameters that determine the probability of a scenario, the probability of increasing the risks of transporting goods through certain points on certain routes, which leads to an increase in the cost of transportation, causes the need to change the planned routes to routes that were previously considered economically unprofitable. That is, equation (1) can be interpreted as follows. V -tensor of probabilities of capacities of communication arcs between separate digraphs for transportation of concrete cargoes and cargo flows, Q - the tensor of probabilities of presence of cargoes in points of transportation in the set intervals of time. Invariance of tensors will allow to optimize transportation during the crisis of the transport system which leads to a change of coordinates for the requirements of replacement of the objective function or a radical change of it under the circumstances of changing its parameters.

The target function of route optimization may vary depending on the circumstances and tasks of the transport operator. This may be, in particular, the minimum cost of transportation, the minimum time of transportation, the maximum safety of transportation, the maximum efficiency of the transport system or individual modes of transport and routes according to certain, predetermined criteria (indicators).

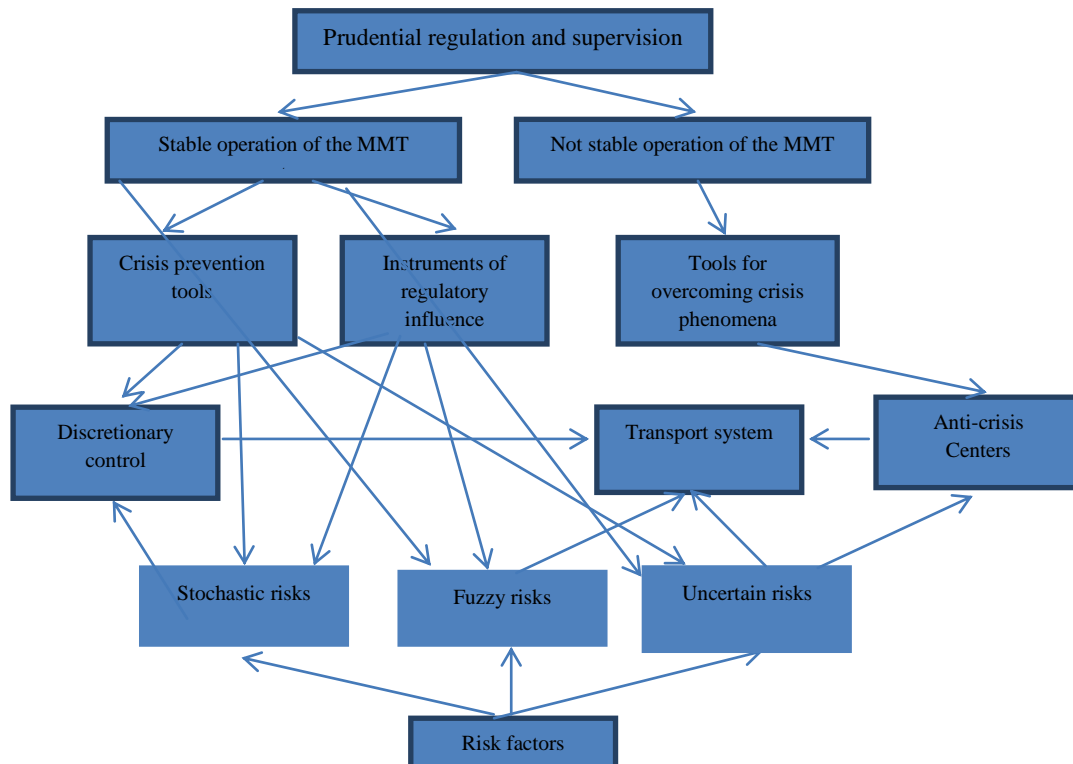


Fig. 3. Scheme of organization of prudential regulation and supervision in the transport sphere.

The invariance of the tensor equation also simplifies the optimization problem under the circumstances of a radical change in the transport conditions [11]. The integral objective function (\vec{F}) can be represented as the vector sum of the corresponding values of the local objective functions (\vec{f}_{ij}) in individual nodes (i) and arcs (j). It is expedient to represent objective functions as vectors as each of them is defined by a matrix of parameters.

$$\vec{F} = \sum_1^n \vec{f}_{ij} \quad (2)$$

where n - the number of values of local objective functions. For this problem, the local objective function of the arc (edge) is identified with the concept of the weight of this edge. In the digraph G with the weight function $w: E \rightarrow R$ the weight of the path p will be the additive value of the weights of the arcs belonging to this path. The optimal path from node a to node b can be found as

$$\delta_{opt}(a, b) = \begin{cases} \min \{w(p): a \xrightarrow{p} b\} & \text{provided } (a, b) \in p \text{ та } \exists a \xrightarrow{p} b \\ \infty & \text{otherwise} \end{cases} \quad (3)$$

where \exists -quantifier of existence. The following algorithm for finding the optimal path on a digraph for a complicated MMA and IMP problem is also proposed, to satisfy not one but two more targeted functions, such as the efficiency of transportation and its minimum cost under boundary conditions

$$t_i \in [0, t], \sum_1^n s_i \leq S_{max}, \sum_1^n w_i \leq W_{max}, i \in \{0, i_{max}\} \quad (4)$$

where t_i —the time of passage of the goods through the node / arc of the digraph, t - the maximum time of the route, s_i —the cost of passing the goods through the node / arc of the digraph, S_{max} —economically justified maximum cost of the route.

The task of finding the optimal path on the local digraph under certain circumstances, for example, when it is necessary to move from the analysis of the micro-prudential level to the analysis of the macro-prudential level, can be part of the problem of finding the optimal path on the integral digraph. Then it is necessary to consider the following set of problems: finding the optimal path from the initial node a to all nodes of the digraph; from all nodes of the digraph to the final node b ; from an arbitrary node a_i to an arbitrary node b_i ; between all arbitrary pairs of nodes. We solved these problems by a simple variation of the main problem. Since the weight of each node and arc in the task will be guaranteed to be non-negative, the best algorithm that can be used in this file will be tested Dijkstra's algorithm. The developed mathematical model, as proved, organically combines macro- and micro-prudential levels. Its application is able to predict the possible course of the crisis in the relevant scenario tree and therefore it can be an impetus for combining the efforts of individual anti-crisis centers and their activation to joint action as a single system. The problem is complicated by the fact that the parameters of the values of local objective functions can be both probabilistic and fuzzy values, because, obviously, part of the parameters that allow identifying the crisis will be risks of various kinds. Analysis and classification of risks for MMTs and IMTs are detailed in scientific work [11]. When there are fuzzy parameters, it is necessary to generalize the approach given in the scientific article [12], applying the approach proposed in scientific work [13] using the method of intuitionistic dominant semi-invariants on a fuzzy digraph. This allows us to distance ourselves in some way from the use of fuzzy sets, because the method of intuitionistic dominant semi-invariants guarantees the absence of mutual influence of belonging and non-belonging of crisis factors. Our study also identified a group of uncertain risks (see Fig.2), the nature of the impact of which, as shown by the analysis, can be absorbing. That is, the impact of each of the uncertain risks may be greater than the combined impact of all other risks. An example of uncertain risks can be large-scale aggression; default; banking crisis, special one, which is accompanied by a sharp jump in the national currency; pandemic and countermeasures to overcome it, etc.

Conclusions and perspectives of further research. The risks of crises of various levels for the transport industry increase due to objective factors. This is facilitated by the increasing impact of globalization on the transport sector, external threats, the instability of the national economy and currency, increased traffic and quality requirements, increasing the complexity of the state transport system and more. In order to prevent crises and mitigate their consequences, increase the level of sustainability and efficiency of the transport sector, it is proposed to pursue a balanced and compromise prudential regulatory policy. Indicator analysis was chosen as the method of such policy. This requires the use of the MPI system, which would identify the threat of a crisis, the characteristics of the crisis, corporate structures, modes of transport, transport infrastructure that will be affected by the crisis, and the algorithm for working with these indicators. As an institutional tool for the implementation of prudential policy, it is proposed to introduce a networked system of anti-crisis centers using existing influential corporate structures and for the consolidation of small and medium-sized players in the transport services market. The structure of analytical services of the specified centers is developed. A mathematical model of crisis forecasting and implementation of necessary and sufficient regulatory influences to prevent crises and minimize their consequences has been created. The scheme of organization of identification and determination of the degree of institutional and institutional factors on the formation of regulatory influences of MMT and IMT is detailed. Taking into account the developed methodical and methodological innovations, a scheme of organization of prudential regulation and supervision in the transport sphere is proposed.

The work should be extended in the direction of MPI system development with determination of numerical intervals of their admissible, pre-crisis and limit values on the basis of the degree of crisis danger. In addition, scenario trees and indicative pointer values should be developed at each tree fork. This work should be carried out in close cooperation with experienced practitioners in the field of transport.

ЛІТЕРАТУРА

1. Dumiiij M. A Brief Introduction to the World of Macroprudential Policy. *Journal of Central Banking Theory and Practice*. 2017. № 1. С. 87-109.
2. Abdullah G. I. , Al-Abdali S. N. The Institutional Framework of Macroprudential Policy in Iraq: Reality and Challenges. *Journal of Humanities and Social Sciences*. 2019. № 9(2). С. 283-290
3. Grace T., Hallissey N., Woods, M. The Instruments of Macro-Prudential Policy. *Central Bank of Ireland, Quarterly Bulletin Articles*. 2015. № 01, С. 90-105.
4. Saurina J. Countercyclical Macro-prudential Tools. *National Institute Economic Review*. 2011. № 216. С. 16-28.
5. Kodres L., Narain A. What is to be done. *IMF's Finance and Development*. 2009. С. 23-26
6. Clement P. The term 'macro-prudential': origins and evolution. *BIS Quarterly Review*. 2010. № 4, С. 59-67.
7. Ilchenko S., Hlushko H. Investment attractiveness of the port industry in crisis conditions. *Investment Management and Financial Innovation*. 2017, T.14, № 3. С. 251-260
8. Gropp R., Vesala J., Vulpes G. Market indicators, bank fragility and indirect market discipline. *Economic Policy Review*. 2004, С. 53-62.
9. Borio C. The future of financial regulation. *Financial Stability Review*. 2009, №13. С. 31-41. ‘
10. Nitsenko V., Kotenko S., Hanzhurenko I., Mardani A. Mathematical Modeling of Multimodal Transportation Risks. Recent Advances on Soft Computing and Data Mining, Springer Nature Switzerland AG. 2020. С. 439-447.
11. Karunambigai M., Sivasankar S., Palanivel K. Different types of Domination in Intuitionistic Fuzzy Graph, *Annals of Pure and Applied*. 2017. № 14(1). С. 87-101.
12. Marasini D., Quatto P., Ripamonti E. Intuitionistic fuzzy sets in questionnaire analysis. *Quality and Quantity*. 2015. № 50(2), С. 1-24.
13. Минаев Ю., Клименко И., Филимонова О., Минаева Ю. "Мягкие" вычисления на основании моделей Кронекеровой (тензорной) алгебры. *Київський політехнічний інститут. Сер. Інформатика, управління та обчислювальна техніка*. 2012. № 54. С. 18-25

REFERENCES

1. Dumiiij M. A Brief Introduction to the World of Macroprudential Policy. *Journal of Central Banking Theory and Practice*. 2017. № 1. С. 87-109.
2. Abdullah G. I. & Al-Abdali S. N. The Institutional Framework of Macroprudential Policy in Iraq: Reality and Challenges. *Journal of Humanities and Social Sciences*. 2019. № 9(2). С. 283-290.
3. Grace T., Hallissey N., Woods, M. The Instruments of Macro-Prudential Policy. *Central Bank of Ireland, Quarterly Bulletin Articles*. 2015. № 01. С. 90-105.
4. Saurina J. Countercyclical Macro-prudential Tools. *National Institute Economic Review*. 2011. № 216, С. 16-28.
5. Kodres L., Narain A. What is to be done. *IMF's Finance and Development*. 2009. С. 23-26 .
6. Clement P. The term 'macro-prudential': origins and evolution. *BIS Quarterly Review*. 2010. № 4, С. 59-67.
7. Ilchenko S., Hlushko H. Investment attractiveness of the port industry in crisis conditions. *Investment Management and Financial Innovation*. 2017. T.14, № 3. С. 251-260.
8. Gropp R., Vesala J., Vulpes G. Market indicators, bank fragility and indirect market discipline. *Economic Policy Review*. 2004. С. 53-62
9. Borio C. The future of financial regulation. *Financial Stability Review*. 2009. №13. С. 31-41. ‘
10. Nitsenko V., Kotenko S., Hanzhurenko I., Mardani A. Mathematical Modeling of Multimodal Transportation Risks. Recent Advances on Soft Computing and Data Mining, Springer Nature Switzerland AG. 2020, С. 439-447.
11. Karunambigai M., Sivasankar S., Palanivel K. Different types of Domination in Intuitionistic Fuzzy Graph, *Annals of Pure and Applied*. 2017. № 14(1), С. 87-101
12. Marasini D., Quatto P., Ripamonti E. Intuitionistic fuzzy sets in questionnaire analysis. *Quality and Quantity*. 2015, № 50(2), С. 1-24
13. My`naev Yu. N., Kly`menko Y` . A., Fy`ly`monova O. Yu., My`naeva Yu. Y` "Myagky`e" vichy`sleny`ya na osnovany`y` modelej Kronekerovoj (tenzornoj) algebri". Ky`yivs`ky`j politexnichny`j insty`tut. Ser. Informaty`ka, upravlinnya ta obchy`slyval`na texnika. 2012. № 54/ С. 18-25

ЛОЗОВА Т.П.

Мол. наук. співробітник

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький б-р, 29 м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: ua.lozovaya@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4896-1930

ІНСТИТУЦІЙНІ МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ ПЛОДОВО-ЯГІДНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Актуальність. Сприятливе інституційне середовище є важливою умовою формування та функціонування логістичного ланцюга плодово-ягідного ринку України. Механізми регулювання логістичного розвитку даного ринку є складовою частиною механізмів регулювання аграрного сектору економіки України. Отже, для визначення компонентів та особливостей механізмів логістичного розвитку ринку плодово-ягідної продукції (ПЯП) необхідно провести дослідження інституційного середовища агросфери України у контексті формування ефективного логістичного ланцюга ринку ПЯП.

Мета та завдання. Мета статті - аналіз складових компонентів інституційних механізмів регулювання розвитку логістики плодово-ягідного ринку України, визначення проблем функціонування головних складових інститутів і інституцій ринку та обґрунтування заходів щодо їх подолання.

Результати. У процесі дослідження проаналізовано інституційне середовище розвитку ринку плодово-ягідної продукції України, визначено проблемні аспекти функціонування та надано пропозиції для ефективного розвитку даного ринку.

Висновки. На основі проведеного аналізу надано узагальнене уявлення про складові інституційних механізмів регулювання розвитку логістики плодово-ягідного ринку України, визначено основні проблеми функціонування головних інститутів і інституцій ринку та запропоновано заходи щодо їх подолання, а саме: створення ефективної системи державної підтримки агропродовольчих ринків, зокрема, плодово-ягідного ринку, вдосконалення законодавчої та нормативно-правової бази підтримки сільського господарства, збільшення обсягів фінансування державних програм підтримки, створення механізму справедливого ціноутворення на сільськогосподарську продукцію, посилення зв'язку виробників ПЯП з оптовими покупцями. Це обумовлює необхідність першочергової розробки та впровадження відповідних законодавчих та нормативно-правових актів взаємодії сировинної, переробної та споживчої ланок, що буде сприяти підвищенню результативності функціонування плодово-ягідного ринку України.

Ключові слова: ринкова логістика, плодово-ягідна продукція, інституційні механізми регулювання, інститути та інституції.

LOZOVA T.P.

Mol. science. employee

Institute of Market Problems and Economic and Environmental Research of NASU

French Blvd., 29, Odessa, Ukraine, 65044

Email: ua.lozovaya@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4896-1930

INSTITUTIONAL MECHANISMS OF DEVELOPMENT REGULATION LOGISTICS OF THE FRUIT AND BERRY MARKET OF UKRAINE

Topicality. A favorable institutional environment is an important condition for the formation and functioning of the logistics chain of the fruit and berry market of Ukraine. Mechanisms for regulating the logistics development of this market are an integral part of the mechanisms for regulating the agricultural sector of Ukraine's economy. Therefore, to determine the components and features of the mechanisms of logistics development of the market of fruit and berry products (FNP) it is necessary to conduct a study of the institutional environment of the agrosphere of Ukraine in the context of forming an effective logistics chain of the FF market.

Purpose and objectives. The purpose of the article is to analyze the components of institutional mechanisms for regulating the development of logistics of the fruit and berry market of Ukraine, identify problems of the main components of market institutions and institutions and justify measures to overcome them.

Results. In the process of research the institutional environment of development of the market of fruit and berry products of Ukraine is analyzed, problematic aspects of functioning are defined and offers for effective development of this market are given.

Conclusions. Based on the analysis, a generalized idea of the components of institutional mechanisms for regulating the development of logistics of the fruit and berry market of Ukraine, identified the main problems of the main institutions and market institutions and proposed measures to overcome them, namely: creating an effective system of state support for agri-food markets. -berry market, improving the legislative and regulatory framework to support agriculture, increasing funding for government support programs, creating a mechanism for fair pricing of agricultural products, strengthening the relationship of SNF producers with wholesale buyers. This necessitates the priority development and implementation of relevant laws and regulations on the interaction of raw materials, processing and consumer units, which will increase the effectiveness of the fruit and berry market of Ukraine.

Key words: market logistics, fruit and berry products, institutional mechanisms of regulation, institutes and institutions.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Ринок плодово-ягідної продукції уявляє собою один із перспективних стратегічних агропродовольчих ринків України. Його особливість полягає у підвищеній частці трудовитрат на виробництво продукції, її швидкопливний характер, підвищену залежність від платоспроможного попиту населення. За цих обставин проблема формування ефективного організаційно-економічного механізму регулювання логістики ринку набуває підвищеної актуальності.

Особливе значення має певна низка науково-методичних питань пов'язаних з аналізом та обґрунтуванням інституційної складової підвищення ефективності використання логістичного потенціалу ринку. Звернення уваги на даний аспект проблеми обумовлено, з однієї сторони, відносно швидким зростом ділової активності на ринку, зокрема, у таких секторах як: холодна логістика, виробництво нових видів плодово-ягідних культур, нарощування експортного потенціалу продукції, запровадження інноваційних форм та методів інтенсифікації функціонування ринку, а з іншої сторони - недостатньою розробкою та впровадженням законодавчих, нормативних та інших документів відносно підвищення ефективності логістичного розвитку ринку.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Аналізом комплексних механізмів регулювання плодово-ягідного ринку України, у т.ч. інституційних, займаються такі науковці, як Д.А. Міщенко, О.М. Заскалкіна, Т.О. Осташко, Л.М. Васильєва, Сало І.В. та інші учені. Теоретико-методологічні основи логістики товарних ринків висвітлені у працях Б.В. Буркинського [1], В.М. Лисюка, О.В. Нікішиної [2,3], М.Л. Тараканова [4], В.О. Діленка. Ученими сформовано методологічний базис ринкової логістики, обґрунтовано чотири групи принципів формування ефективних логістичних ланцюгів товарних ринків (відтворювальні, інтеграційні, регуляторні, сталого розвитку), досліджено логістичний чинник трансформації теоретичних положень функціонування товарних ринків.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на наявні напрацювання, питання інституційного регулювання ринку ПЯП України у логістичному вимірі залишається недостатньо дослідженим. Слід відокремити відсутність систематизації інституційного забезпечення розвитку ринку, його недостатній зв'язок з логістичними методами та підходами впливу на відтворювальний процес на ринку, обґрунтування нових інституційних заходів та пропозицій щодо забезпечення результативного інноваційного забезпечення відтворювального процесу на ринку. Вище вказане обумовлює доцільність наукових розробок у даному напрямі.

Формулювання цілей дослідження. Мета статті - аналіз складових компонентів інституційних механізмів регулювання розвитку логістики плодово-ягідного ринку України, визначення проблем функціонування головних інститутів і інституцій ринку та обґрунтування заходів щодо їх подолання.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. На сучасний стан логістичного розвитку плодово-ягідного ринку впливає низка інституційних заходів, серед яких виокремлюються галузева Програма розвитку садівництва України на період до 2025 року [5], Концепція розвитку фермерських господарств та сільськогосподарської кооперації на 2018-2020 роки [6], Дорожня карта ринку ягідництва [7], Закон України «Про оптові ринки сільськогосподарської продукції» [8] та інші нормативно-правові документи (рис. 1).

Розглянемо основні етапи та визначимо послідовність розвитку інституційної бази ринку.

У 2008 році була затверджена галузева Програма розвитку садівництва України на період до 2025 року (далі – Програма) [5]. Обґрунтовано основні переваги українських земель та здатність вирощувати на них плодово-ягідних культури. На даний час не в повній мірі використовується природно-ресурсний потенціал країни, а звужений тип відтворення насаджень призводить до скорочення їх площ та зниження урожайності.



Рис. 1. Складові інституційного середовища плодово-ягідного ринку України

*Розроблено автором із використанням джерел [9]

Матеріально-технічне та фінансове забезпечення підприємств не відповідає сучасним вимогам. У ланці розподілу та реалізації відсутні організовані місця продажу – оптові та оптово-роздрібні ринки. У Програмі наголошено, що якщо держава не впровадить певних заходів щодо відродження, підтримки та розвитку садівництва, то з часом внутрішній ринок ПЯП буде повністю залежати від імпорту. На практиці імпортозалежність ринку ПЯП посилюється.

Основною метою Програми є підвищення виробництва вітчизняної плодово-ягідної продукції, розширення її експорту, внутрішнє забезпечення ринку та підвищення конкурентоспроможності продукції українських виробників на внутрішньому і зовнішньому ринку, організація виробництва екологічно чистої плодово-ягідної продукції, обмін досвідом та досягненнями, як на території держави, так і за її межами.

Програмою запропоновані основні шляхи розв'язання проблем садівництва, а саме:

- 1) раціональне використання потенціалу регіонів та господарств;
- 2) розширення мережі спеціалізованих підприємств з виробництва ПЯП;
- 3) оптимального розміщення садів з поліпшенням сортового складу;
- 4) пошук споживачів плодово-ягідної продукції на етапі її збору;
- 5) державна підтримка структурної перебудови виробництва;
- 6) відшкодування частини витрат на добрива та засоби захисту насаджень.

Водночас відсутні заходи забезпечення доступу малих товаровиробників до прибуткової ланки розподілу та реалізації ПЯП.

Завдання держави у цій Програмі полягає у подоланні негативних тенденцій та забезпеченні сталого розвитку ринку ПЯП. Для їх реалізації Програмою передбачено інститути пільгового кредитування для виробників плодів та ягід, використання інноваційних технологій в ланках переробки й реалізації продукції тощо. У Програмі важливе місце посідають цінові та страхові інструменти регулювання ринку. Цінова політика держави у формуванні плодово-ягідного ринку займає особливе місце. Її основною метою є розширене відтворення ресурсів у виробничій ланці ланцюга шляхом залучення інвестицій, використання досягнень НТП, підвищення якості продукції, розбудови ланки розподілу продукції та забезпечення доступу до неї індивідуальних господарств.

В Україні механізм страхування багаторічних насаджень майже відсутній. Це обумовлено недовірою до страхових компаній, обмеженістю фінансових коштів індивідуальних виробників та високими страховими тарифами для ПЯП. Водночас погодні умови виступають основним страховим випадком, а страхування урожаю від непогоди дасть можливість частково компенсувати збитки. Тому, галузева Програма рекомендує страхувати багаторічні насадження усіх форм власності.

Враховуючи запланований Програмою валовий збір ПЯП, в Україні мають функціонувати близько 600 плодосховищ (місткістю від 3 до 5 тис. тон). Науковці виділяють та обґрунтовують найбільш сприятливі зони вирощування плодів та ягід, доводять необхідність розміщення ліній з товарної обробки, сортування, калібрування та першочергового їх розміщення у регіонах вирощування. Регіони, які вирощують зерняткові, планується забезпечити холодильниками та цехами з переробки.

Передбачається, що переробка ПЯП сягатиме 40 % валового збору і буде випускати тільки конкурентоспроможну продукцію, відповідної якості та складу. Нині половина врожаю в логістичних ланках товарного ринку (ЛЛТР) втрачається через нераціональне використання, а держави при цьому втрачає майже 5 млрд. грн щорічно.

Загалом, реалізація даної Програми орієнтована на збільшення обсягів виробництва ПЯП, підвищення урожайності, зростання кількості сільськогосподарських підприємств за рахунок фінансового забезпечення, ефективного використання трудових ресурсів та створення нових робочих місць, розбудову ланки розподілу, складування й доробки товару для ефективного функціонування ринкового логістичного ланцюга.

Кабінетом Міністрів України у 2017 році схвалено Концепцію розвитку фермерських господарств та сільськогосподарської кооперації на 2018-2020 роки (далі –Концепція) [6], яка визначає ключові проблеми аграрного сектору, в тому числі ринку плодово-ягідної продукції, та пропонує шляхи їх вирішення для досягнення відтворювального розвитку, а також забезпечення національної продовольчої безпеки. Вагома частка аграрної продукції виробляється господарствами населення, які мають обмежений доступ до корпоративних логістичних ланцюгів ринку. Концепцією передбачено державну підтримку, в першу чергу, фермерським господарствам у сільській місцевості, які не мають можливості оновити матеріально-технічну базу, використовувати передові технології,

селекцію, засоби захисту рослин, добрив і які, як правило, обмежені у власних коштах. Також значну увагу приділено кооперації.

Основні інструменти підтримки передбачають відшкодування частини вартості техніки та обладнання для сільськогосподарських робіт, повернення частини витрат на закладку багаторічних насаджень та догляду за ними. Очікується, що реалізація даної Концепції призведе до збільшення кількості фермерських господарств (земельні ділянки яких не перевищують 100 га.) і площ, на яких буде вирощуватись органічна продукція та багаторічні насадження. Щорічно планується створювати 15 об'єктів переробки сільськогосподарської продукції, підвищувати частку виробництва фермерськими господарствами валової продукції.

Фінансування витрат на реалізацію Концепції здійснює Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України за рахунок державних коштів, щорічна сума яких не може перевищувати 1 млрд. грн. Реалізація Концепції планується до 2020 року і передбачає розвиток сільськогосподарської кооперації та підтримку фермерських господарств.

В 2019 р. була презентована стратегічна програма розвитку ягідного сектору на 2019-2024 рр. - Дорожня карта розвитку ягідництва України [7], основною метою якої є визначення шляхів розвитку торгівлі та розширення можливостей співпраці з ЄС. Даний проект стартував у 2017 році у шести країнах: Україні, Білорусі, Молдові, Вірменії, Азербайджані та Грузії. В нашій країні ягідний сектор став пріоритетним напрямом розвитку, якому було надано перевагу ще на початковій стадії проекту. Бюджет проекту склав 6 млн. євро, які будуть розподілені між країнами-учасниками.

Основними цілями дорожньої карти є:

- сертифікація ягідної продукції України згідно стандартів ЄС;
- збільшення експорту ягідної продукції;
- підвищення якості та обробки сільськогосподарських культур після збору врожаю;
- реєстрація пестицидів для обробки ягід, сортів рослин та насіння в Україні;
- розробка освітніх програм;
- посилення ролі профільних інституцій в Україні (інноваційних, технологічних та науково-дослідних напрямів);

- стратегічний підхід уряду до підтримки розвитку галузі (гарантії державної підтримки, створення міжнародного іміджу України, модернізація технологій та покращення інфраструктури).

Впровадження Дорожньої карти передбачається за підтримки Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерства інфраструктури, Міністерства фінансів, Асоціації «Ягідництво України», «Укрсадпром», «Укрсадвинпром», «Органічна Україна» та наукові інституції [10].

Виконаний огляд надав можливість сформулювати головні проблеми інституційного регулювання плодово-ягідного ринку, які представлені в таблиці 1.

Ефективна реалізація запропонованих інституційних заходів залежить від державного фінансування відповідних програм.

На 2019 рік у Державному бюджеті України закладені витрати на державні цільові програми, направлені на розвиток та підтримку сільськогосподарських виробників та фермерських господарств, у тому числі суб'єктів ринку ПЯП. Допомога надається на безповоротній та поворотній основі (табл. 3).

Таблиця 1

Головні проблеми функціонування формальних і неформальних інститутів, державних і профільних інституцій регулювання плодово-ягідного ринку України

Інститути, інституції	Складові	Проблемні аспекти функціонування
Формальні інститути	Закон України «Про оптові ринки сільськогосподарської продукції»	1. Відсутній Порядок та механізм надання земельних ділянок для будівництва ринку. 2. Не вирішено питання доступу дрібних товаровиробників до каналів реалізації продукції. 3. Відсутність нормативно-правової основи планування оптової торгівлі. 4. Відсутність механізму впливу на цінову політику ПЯП. 5. Відсутність стимулів відкриття оптовими операторами фірмових магазинів роздрібною торгівлі та ін.

	Галузева програма розвитку садівництва України на період до 2025 року	<ol style="list-style-type: none"> 1.Окремим напрямом не виділено заходи забезпечення індивідуальних господарств до ланок розподілу й реалізації продукції. 2.Не визначено конкретні механізми взаємодії індивідуальних виробників і переробників ПЯП. 3.Недостатність фінансування ланки зберігання ПЯП (фруктосховища). 4.Недоліки у системі страхування багаторічних насаджень (високі тарифи).
	Концепція розвитку фермерських господарств та сільськогосподарської кооперації на 2018-2020 роки	Чіткі тенденції доступу до державної фінансової допомоги (площа землі і доход), що звужує коло потенційних учасників – індивідуальних господарств (ФГ і ОСГ)
	Дорожня карта розвитку ягідництва України	Немає логістичних напрямів розвитку вітчизняного ринку, який є пріоритетним для цього ринку.
	Регіональні програми розвитку АПК	Фінансування та будівництво регіональних фруктосховищ
Неформальні інституції	Звичай, традиції, менталітет, неформальні правила та ін.	<ol style="list-style-type: none"> 1.Відсутність довіри до кооперації на селі. 2.Низький рівень інформаційного забезпечення кооперації. 3.Неорганізованість індивідуальних виробників. 4.Нерозвинена дорадча діяльність.
Інституції	Державні інституції	<ol style="list-style-type: none"> 1. Низький рівень співпраці державних і регіональних інституцій між собою. 2.Недостатньо чітко виділені функції регіональних Департаментів агропромислового розвитку щодо їх участі у розвитку логістики ринку ПЯП. 3.Неузгодженість діяльності державних і профільних інституцій у сфері сприяння розвитку логістики ринку плодів та ягід.
	Профільні інституції	<ol style="list-style-type: none"> 1.Реалізація та переробка готової продукції. 2.Діючий порядок та діючі нормативи надання державної допомоги. 3.Неформальна кооперація садівників для формування необхідної партії товару. 4.Забезпечення гарантованого збуту продукції. 5.Адаптація українського законодавства до міжнародного. 6. Відсутність доступу сільськогосподарських товаровиробників до тендерів на поставку фруктів через «Prozorro»

* складено автором

У 2019 році сума підтримки на безповоротній основі склала 2357млн. грн., що на 55,36% нижче рівня 2017 року, величина підтримки на поворотній основі – 1141 млн. грн., що на 35,54 % вище базового рівня. Більш детально наліз динаміки даної підтримки за 2017 -19 роки нами досліджено та представлено в таблиці 2.

У 2018р. розподіл видатків по програмах суттєво відрізняється від попереднього року. Пріоритетними напрямами фінансування у сільському господарстві стали фермерські господарства, на розвиток яких було виділено 1000 млн. грн. та 300 млн. грн. на державну підтримку розвитку закладення нових садів та ягідників. Наприкінці року (№ 1192/3 від 22.12.2018 р.) Мінагрополітики виділило додаткові кошти у сумі 100 млн. грн. на державну підтримку розвитку хмелярства, закладення молодих садів, виноградників та ягідників і нагляд за ними.

Функціонування державних програм підтримки підприємств АПК, млн. грн.

Код програми	Державні програми підтримки	Роки			2019р. у % до 2017р.
		2017р.	2018р.	2019р.	
Підтримка на безповоротній основі					
2801030	Фінансова підтримка заходів в агропромисловому комплексі шляхом здешевлення кредитів	300,0	66,0	127,2	42,4
2801050	Дослідження, прикладні наукові та науково-технічні розробки, виконання робіт за державними цільовими програмами і державним замовленням у сфері розвитку агропромислового комплексу, підготовка наукових кадрів, наукові розробки у сфері стандартизації та сертифікації сільськогосподарської продукції, дослідження та експериментальні розробки у сфері агропромислового комплексу	71,5	77,6	143,0	200,1
2801180	Фінансова підтримка заходів в агропромисловому комплексі	60,0	5,0	5,0	8,3
2801230	Фінансова підтримка розвитку фермерських господарств	-	1000,0	800,0	
2801350	Державна підтримка розвитку хмелярства, закладення молодих садів, виноградників та ягідників і нагляд за ними	75,0	300,0	400,0	533,3
2801580	Фінансова підтримка сільгосптоваровиробників	4774,0	945,0	881,8	18,5
Всього		5280,5	2393,6	2357,0	44,6
Підтримка на поворотній основі					
2801460	Надання кредитів фермерським господарствам	65,0	43,1	244,5	376,2
2801490	Фінансова підтримка заходів в агропромисловому комплексі на умовах фінансового лізингу	3,8	3,8	4,8	125,0
2801560	Формування державного інтервенційного фонду Аграрним фондом, а також закупівлі матеріально-технічних ресурсів для потреб сільськогосподарських товаровиробників	773,0	894,0	891,7	115,4
Всього		841,8	940,9	1141,0	135,5

*Складено автором із використанням джерел [11,12,13]

У 2019р. видатки на підтримку розвитку фермерських господарств (ФГ) в Україні скоротились на 20 % (200 млн. грн.), але збільшилась сума кредитів, наданих фермерським господарствам майже у 6 раз (з 43,1 млн. грн. у 2018р. до 244,5 млн. грн. у 2019р.). П'яти разове зростання свідчить про пріоритетність ринку плодів та ягід та зростання фінансової підтримки суб'єктів виробничої ланки ринкового ланцюга з боку фінансових установ, що свідчить також про перспективність розвитку даного бізнесу. На закладку молодих садів, виноградників та ягідників виділили на 33,3 % більше,

ніж попереднього року (400 млн. грн.). В той же час, у 2019 році сільгоспвиробники недоотримали підтримки на 7,7 % порівняно з попереднім роком.

Слід звернути увагу на зацікавленість держави у прикладних наукових та науково-технічних розробках, у кваліфікованій підготовці кадрів, наукових розробках у сфері стандартизації та сертифікації сільськогосподарської продукції, на яку у 2019 році виділили 143 млн. грн., що на 84,4 % більше, ніж у 2018р.

У «Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку виноградарства, садівництва і хмелярства» (далі – Порядок) затверджений Постановою КМУ № 587 від 15.07.2005 року визначено механізм використання бюджетних коштів за програмою «Державної підтримки розвитку хмелярства, закладення молодих садів, виноградників та ягідників і нагляду за ними» передбачено бюджетні кошти на часткове покриття витрат за наступними напрямками:

- проведення робіт із закладення молодих насаджень та догляд за ними;
- придбання садивного матеріалу плодово – ягідних культур;
- будівництво холодильників та придбання ліній обробки плодів;
- будівництво лабораторних комплексів безвірусного матеріалу розсадницькими господарствами та морозильних камер ПЯП;
- придбання техніки для висушування фруктів.

Проведений аналіз напрямів використання коштів за даною свідчить про їх часткове використання, що наведено у таблиці 3.

Таблиця 3

Аналіз напрямів використання бюджетних коштів за програмою «Державна підтримка розвитку хмелярства, закладення молодих садів, виноградників та ягідників і нагляд за ними», за 2018 рік, млн. грн.

Напрями використання бюджетних коштів	Затвержені у паспорті напрями використання	Видатки	Відхилення
Часткова компенсація витрат з придбання садивного матеріалу плодово-ягідних культур, винограду та хмелю	268,3	260,5	-7,9
Часткова компенсація витрат з будівництва холодильників з регульованим газовим середовищем	123,9	133,9	9,9
Часткова компенсація витрат з придбання ліній товарної обробки плодів	2,4	-	-2,4
Часткова компенсація витрат на будівництво камер швидкого заморожування плодів та ягід	5,4	-	-5,4
Разом	400,0	394,3	-5,7

*Джерело [14]

При цьому кошти даної Програми були використані лише за двома напрямками, ще за одним – недофінансування (табл.3). Не використані кошти на часткову компенсацію витрат з придбання ліній товарної обробки плодів пояснюються відсутністю заявок. Через невиконання відповідних показників паспорта сума часткової компенсації витрат на будівництво камер швидкого заморожування плодів та ягід залишилась не використаною.

У 2018 році активізувалась державна підтримка розвитку ринку ПЯП. Водночас, 171 господарюючий суб'єкт отримав компенсацію за придбання садивного матеріалу плодово-ягідних культур, винограду та хмелю на суму 262,5 млн. грн. (табл. 4)

Дев'ять суб'єктів господарювання (більшість виробники зерняткових культур) частково отримали компенсацію за будівництво холодильників з регульованим газовим середовищем ємністю 14060 тон - загальною сумою 130,5 млн. грн., а це майже 74 % загальних витрат будівництва. В холодильниках протягом року буде можливість зберігати зерняткові культури і забезпечувати даною продукцією внутрішній та зовнішній ринок. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність ПЯП та підвищити ефективність ринку.

Результати реалізації програми «Державної підтримки розвитку хмелярства, закладення молодих садів, виноградників та ягідників і нагляд за ними» у 2018 році

Культури	Сума відшкодування тис. грн.	Площа насаджень, га	% від загальної площі	Загальна площа насаджень, га
1.Зерняткові	70,1	573,7	77,9	736,9
2.Кісточкові	18,8	294,4	45,1	653,9
3.Ягідники	85,6	903,6	96,4	937,7
4.Горіхи	76,2	1900,1	85	2234,7

*складено автором на основі [14]

За підсумками 2018 року щодо державної підтримки садівництва було закладено майже 4 тисячі гектар нових насаджень, а саме: 1039 га фундука, 861 га волоського горіху, 608 га яблунь, 518 га лохини. Нові насадження профінансував Уряд України шляхом 80 % компенсації вартості саджанців. Фермери з 22 областей отримали компенсацію на суму 261 млн. грн. Велика кількість учасників у Програмі державної підтримки змусила Уряд переглянути суму коштів на фінансування програми в сторону збільшення на 91 млн. грн., тобто загальна сума державної підтримки склала 391 млн. грн. Обсяг зберігання фруктів та ягід склав близько 300 тис. тон. (6 %) [15].

1987 фермерських господарств скористалися частковою компенсацією вартості (додаткова 15 %) сільськогосподарської техніки та обладнання вітчизняного виробництва на суму 108,937 млн. грн. Що стосується компенсації на придбання вітчизняної техніки (25 %), то загальна сума компенсації склала близько 400 млн. грн., яку отримали майже 4 тисячі ФГ. Загалом, учасниками програми державної підтримки стали майже 6800 СГП на загальну суму 913 млн. грн.

За насіння 260 ФГ отримали компенсацію на суму 6,456 млн. грн., на придбання саджанців близько 32,7 млн.грн. 6 кооперативів отримали підтримку на суму 8,575 млн. грн. За підсумками 2018 року програмами підтримки розвитку фермерів скористалось 2663 ФГ на загальну суму 132,629 млн. грн. [16].

Прийнятий у 2009 році Закон України «Про оптові ринки сільськогосподарської продукції» (ОРСП) №1561-VI (далі – Закон) [4] визначив правові засади організації діяльності оптових ринків сільськогосподарської продукції в Україні, регулювання відносин, захист прав та інтересів виробників сільськогосподарської продукції. Відповідно до Закону, оптовий ринок сільськогосподарської продукції - юридична особа, предметом діяльності якої є надання послуг, що забезпечують здійснення оптової торгівлі сільськогосподарською продукцією, і якій в установленому цим Законом порядку, надано статус оптового ринку сільськогосподарської продукції.

ОРСП передбачають надання низки послуг, зокрема логістичних послуг:

- формування партій стандартизованої сільськогосподарської продукції;
- організація торгів, аукціонів;
- складування, зберігання, відвантаження та доставка партій сільськогосподарської продукції;
- контроль якості сільськогосподарської продукції;
- транспортування партій сільськогосподарської продукції [4].

На практиці переважна більшість положень Закону про ОРСП не реалізовано в результаті відсутності державної політики розбудови та підтримки мереж ОРСП. До проблем створення ОРСП слід віднести:

- відсутність Порядку та механізму надання земельних ділянок для будівництва ринку;
- відсутність механізму впливу на цінову політику ПЯП;
- не вирішено питання доступу дрібних товаровиробників до каналів реалізації продукції;
- відсутність нормативно-правової основи планування оптової торгівлі;
- відсутність стимулів для відкриття оптовими операторами фірмових магазинів роздрібною торгівлі та ін.

Висновки та перспективи подальших досліджень. На основі виконаного узагальненого уявлення про складові компоненти інституційних механізмів регулювання розвитку логістики плодово-ягідного ринку України, визначено проблеми функціонування головних інститутів і інституцій ринку та обґрунтовано заходи щодо їх подолання, до яких слід віднести:

1. Створення ефективної системи державної підтримки сільськогосподарських товаровиробників, вдосконалення законодавчої та нормативно-правової бази регулювання державної підтримки сільського господарства на засадах прозорого механізму розподілу бюджетних коштів.
2. В програмах підтримки чітко визначення стратегічних напрямів розвитку та затвердження в Законі України «Про державний бюджет» суми державної підтримки та суми фіксованого обсягу щорічної підтримки ринку, посилення контролю та відповідальності за виконання програм відповідних департаментів.
3. Збільшення обсягів фінансування державної програми підтримки розвитку хмелярства, закладення молодих садів, виноградників та ягідників та нагляду за ними сільськогосподарським товаровиробникам з урахуванням забезпечення продовольчої безпеки країни.
4. Посилення зв'язків виробників ПЯП з оптовими покупцями продукції через створення на базі ОРСП сприятливих умов для укладання довгострокових угод з реалізації продукції.
5. Збільшення частки відрахувань на створення сучасної інфраструктури ринку, зокрема, холодильників, технічних засобів зі збирання врожаю, залучення інноваційних технологій у виробництво продукції, створення мереж плодосховищ у відповідності до провідних районів вирощування плодово-ягідних культур.

ЛІТЕРАТУРА

1. Буркинський Б.В., Нікішина О.В. та ін. Методологічні засади формування ефективної логістики товарних ринків: монографія / за ред. Б. В. Буркинського, О.В. Нікішиної. Одеса: ППРЕД НАН України, 2020. 200 с.
2. Нікішина О.В. Принципи формування логістичних ланцюгів товарних ринків: конвергенція підходів. *Food Industry Economics*. 2019. 11 (3). С. 3-15. doi.org/10.15673/fie.v11i3.1456. Режим доступу: <https://journals.onaft.edu.ua/index.php/fie/article/view/1456>
3. Нікішина О.В. Логістична структура товарного ринку: теоретичні й прикладні положення. *Food Industry Economics*. 2019. 11 (2). С.20-30. <https://doi.org/10.15673/fie.v11i2.1391>. Режим доступу: <https://journals.onaft.edu.ua/index.php/fie/article/view/1391>
4. Нікішина О.В., Діленко В.О., Тараканов М.Л. Логістичний фактор трансформації теоретичних положень функціонування товарних ринків. *Проблеми економіки*. 2019. №3 (41). С.164-170. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2019-3-164-170> Режим доступу: https://www.problecon.com/article/?year=2019&abstract=2019_3_0_164_170
5. Про затвердження галузевої Програми розвитку садівництва України на період до 2025 року і галузевої Програми розвитку виноградарства та виноробства України на період до 2025 року: Наказ Міністерства аграрної політики та продовольства України № 444/74 від 21.07.2008 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0444555-08>
6. Про схвалення Концепції розвитку фермерських господарств та сільськогосподарської кооперації на 2018-2020 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 664-р від 13.09.2017р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/664-2017-%D1%80>
7. Про схвалення Експортної стратегії України (“дорожньої карти” стратегічного розвитку торгівлі) на 2017—2021 роки: Розпорядження КМУ № 1017-р від 27 грудня 2017р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-eksportnoyi-strategiyi-ukrayini-dorozhnoyi-karti-strategichnogo-rozvitku-torgivli-na-20172021-roki>
8. Про оптові ринки сільськогосподарської продукції: Закон України №1561-VI від 25.06.2009 р. Редакція від 13.02.2020р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1561-17/ed20200213>
9. Федорчак О. Інституційний механізм державного управління. Ефективність державного управління. 2017. Вип. 1 (50) Ч. 1
10. ІТС підтримує українських ягідників: презентовано Дорожню карту розвитку ягідництва [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://landlord.ua/news/its-pidtrymaie-ukrainskykh-iahidnykiv-prezentovano-dorozhniu-kartu-rozvytku-iahidnytstva/>
11. Про Державний бюджет України на 2017 рік: Закон України № 1801-VIII від 09.11.2017 р. Редакція від 02.12.2017 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1801-19>
12. Про Державний бюджет України на 2018 рік: Закон України № 2246-VIII від 06.12.2018 р. Редакція від 13.12.2018 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2246-19>

13. Про державний бюджет України на 2019 рік: Закон України № 2629-VIII від 23.11.2018 р. редакція від 23.03.2019 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2629-19>

14. ЗВІТ про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету, спрямованих на надання державної підтримки агропромислового комплексу. Затверджено рішенням Рахункової палати № 20-6 від 20.08.2019. Київ. 2019р. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/20-6_2019/Zvit_20-6_2019.pdf

15. Уряд повністю профінансував розвиток садівництва у 2018 році URL: <http://ukrsadprom.org/blog/uryad-povnistyu-profinansuvav-rozvytok-sadivnytstva-u-2018-rotsi/>

16. Державна підтримка фермерів у 2018 році: попередні результати URL: <https://farmer.co.ua/ru/presa/item/510-derzhavna-pidtrymka-fermeriv-u-2018-rotsi-poperedni-rezultaty>

REFERENCES

1. Burkynskyi, B.V., Nikishyna, O.V. ta in. (2020). Metodolohichni zasady formuvannia efektyvnoi lohistyky tovarnykh rynkiv: monohrafiia / za red. B. V. Burkynskoho, O.V. Nikishynoi. Odesa: IPREED NAN Ukrainy, 200 s. [in Ukrainian].

2. Nikishyna, O.V. (2019). Pryntsypy formuvannia lohistychnykh lantsiuhiv tovarnykh rynkiv: konverhentsiia pidkhodiv. Food Industry Economics. 11 (3). S. 3-15. doi.org/10.15673/fie.v11i3.1456. Rezhym dostupu: <https://journals.onaft.edu.ua/index.php/fie/article/view/1456> [in Ukrainian].

3. Nikishyna, O.V. (2019) Lohistychna struktura tovarnoho rynku: teoretychni y prykladni polozhennia. Food Industry Economics. 11 (2). S.20-30. <https://doi.org/10.15673/fie.v11i2.1391>. Rezhym dostupu: <https://journals.onaft.edu.ua/index.php/fie/article/view/1391> [in Ukrainian].

4. Nikishyna, O.V., Dilenko, V.O., Tarakanov, M.L.(2019). Lohistychnyi faktor transformatsii teoretychnykh polozhen funktsionuvannia tovarnykh rynkiv. Problemy ekonomiky. №3 (41). S.164-170. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2019-3-164-170> Rezhym dostupu: https://www.problecon.com/article/?year=2019&abstract=2019_3_0_164_170 [in Ukrainian].

5. Pro zatverdzhennia haluzevoi Prohramy rozvytku sadivnytstva Ukrainy na period do 2025 roku i haluzevoi Prohramy rozvytku vynohradarstva ta vynorobstva Ukrainy na period do 2025 roku: Nakaz Ministerstva ahrarynoi polityky ta prodovolstva Ukrainy № 444/74 vid 21.07.2008 r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0444555-08> [in Ukrainian].

6. Pro skhvalennia Kontseptsii rozvytku fermerskykh gospodarstv ta silskohospodarskoi kooperatsii na 2018-2020 roky: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy № 664-r vid 13.09.2017r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/664-2017-%D1%80> [in Ukrainian].

7. Pro skhvalennia Eksportnoi stratehii Ukrainy (“dorozhnoi karty” stratehichnoho rozvytku torhivli) na 2017—2021 roky: Rozporiadzhennia KMU № 1017-r vid 27 hrudnia 2017r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-eksportnoyi-strategiyi-ukrayini-dorozhnoyi-karti-strategichnogo-rozvitku-torgivli-na-20172021-roki> [in Ukrainian].

8. Pro optovi rynky silskohospodarskoi produktsii: Zakon Ukrainy №1561-VIvid 25.06.2009 r. Redaktsiia vid 13.02.2020r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1561-17/ed20200213> [in Ukrainian].

9. Fedorchak, O. (2017) Instytutsiinyi mekhanizm derzhavnoho upravlinnia. Efektyvnist derzhavnoho upravlinnia. Vyp. 1 (50) Ch. 1 [in Ukrainian].

10. ITC pidtrymaie ukraïnskykh yahidnykiv: prezentovano Dorozhniu kartu rozvytku yahidnytstva [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://landlord.ua/news/itc-pidtrymaie-ukraïnskykh-iahidnykiv-prezentovano-dorozhniu-kartu-rozvytku-iahidnytstva/> [in Ukrainian].

11. Pro Derzhavnyi biudzhet Ukrainy na 2017 rik: Zakon Ukrainy № 1801-VIII vid 09.11.2017 r. Redaktsiia vid 02.12.2017 r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1801-19> [in Ukrainian].

12. Pro Derzhavnyi biudzhet Ukrainy na 2018 rik: Zakon Ukrainy № 2246-VIII vid 06.12.2018 r. Redaktsiia vid 13.12.2018 r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2246-19> [in Ukrainian].

13. Pro derzhavnyi biudzhet Ukrainy na 2019 rik: Zakon Ukrainy № 2629-VIII vid 23.11.2018 r. redaktsiia vid 23.03.2019 r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2629-19> [in Ukrainian].

14. ZVIT pro rezultaty audytu efektyvnosti vykorystannia koshtiv derzhavnoho biudzhetu, spriamovanykh na nadannia derzhavnoi pidtrymky ahropromyslovomu kompleksu. Zatverdzheno rishenniam

Rakhunkovoi palaty No 20-6 vid 20.08.2019. Kyiv. 2019r. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/20-6_2019/Zvit_20-6_2019.pdf [in Ukrainian].

15. Uriad povnistiu profinansuvav rozvytok sadivnytstva u 2018 rotsi URL: <http://ukrsadprom.org/blog/uryad-povnistyu-profinansuvav-rozvytok-sadivnytstva-u-2018-rotsi/> [in Ukrainian].

16. Derzhavna pidtrymka fermeriv u 2018 rotsi: poperedni rezultaty URL: <https://farmer.co.ua/ru/presa/item/510-derzhavna-pidtrymka-fermeriv-u-2018-rotsi-poperedni-rezultaty> [in Ukrainian].

МАСЛІЙ Н.Д.

*д-р екон. наук, доцент, ст. наук. співробітник відділу ринку транспортних послуг
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України
Французький б-р, 29, м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: masliy.natalia@gmail.com
ORCID: 0000-0002-3472-5646*

КОТЕНКО С. В.

*канд. тех. наук, доцент, ст. наук. співробітник відділу ринку транспортних послуг
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України
Французький б-р, 29, м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: kotenko_ua@yahoo.com
ORCID: 0000-0003-2977-095X*

ЖАДАНОВА Ю. О.

*канд. екон. наук, доцент кафедри економіки підприємства та корпоративного управління
Одеська національна академія зв'язку ім. О.С. Попова
вул. Кузнечна, 1, м. Одеса, Україна, 65029
E-mail: zhadanova78@ukr.net
ORCID: 0000-0001-5289-3355*

ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЗМІШАНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАСАДАХ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ ТА ЗАСТОСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Актуальність. Сучасний етап економічного розвитку країни характеризується посиленням глобалізації, транспорт, особливо в розрізі змішаних перевезень вантажів, та виступає важливим чинником забезпечення інтеграційних процесів. Визначення взаємозв'язку між розвитком систем змішаних перевезень та їхнє управлінським забезпеченням на різних рівнях ієрархії потребують вирішення ряду комплексних наукових проблем. Необхідно створити умови для взаємозв'язку різних видів транспорту на принципах логістики, конкуренції та одночасно формування єдиного інтегрованого транспортного простору, включаючи також процеси інформаційно-телекомунікаційного розвитку. Падіння обсягів міждержавних вантажопотоків, а також зміни маршрутів прямування вантажів, приводять до посилення міжгалузевої й міждержавної конкуренції за транзитні вантажопотоки. Це робить розвиток змішаних перевезень вантажів одним з визначальних чинників забезпечення конкурентоспроможності країни на міжнародному транспортному ринку.

Мета та завдання. Метою роботи є наукове обґрунтування та розробка методичних основ змішаних перевезень вантажів, організаційно-економічних підходів і практичних рекомендацій щодо розвитку та управлінського забезпечення різних рівнів ієрархії. Досягнення мети дослідження зумовило необхідність постановки і вирішення наступних завдань: узагальнити складові логістичного центру управління та інформаційного забезпечення змішаних перевезень вантажів; обґрунтувати застосування інноваційних технологій управління змішаними перевезеннями вантажів.

Результати. У роботі обґрунтовано організаційно-економічні основи створення логістичного центру управління та інформаційного забезпечення змішаних перевезень у вигляді DFD-діаграми, який передбачає скорочення операційних простой, втрату вантажів, створити територіальні системи управління та підвищити ефективність комплексного управління різними видами транспорту. Встановлено, що використання хмарних технологій в діяльності логістичного центру який дозволить прискорити інформаційний обмін між стейкхолдерами змішаних перевезень що сприятиме вирішенню задач управління, зменшить суб'єктивізм при прийнятті рішень, мінімізує час прийняття рішень та забезпечить високу ефективність надання транспортно-логістичних послуг.

Висновки. Одержані результати дослідження дозволяють удосконалити управління на змішаних перевезеннях вантажів, визначити необхідні інструменти, удосконалити наукове підґрунтя державної політики створення та подальшого розвитку систем змішаних перевезень, а також оптимізацію параметрів її окремих ланок як для внутрішніх перевезень, так і для подальшої інтеграції у світову транспортну систему.

Ключові слова: змішані перевезення вантажів, державне регулювання, логістичний центр, управління змішаними перевезеннями вантажів, інформаційне забезпечення змішаних перевезень вантажів, хмарні технології.

MASLII N. D.

*Dr. Econ. Sciences, Associate Professor, Senior Research of the department of transport services market
Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research of the
National Academy of Sciences of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine, 65044
E-mail: masliy.natalia@gmail.com
ORCID: 0000-0002-3472-5646*

KOTENKO S.V.

*PhD in Technical Sciences, senior researcher
Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research of the
National Academy of Sciences of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odesa, Ukraine, 65044
E-mail: kotenko_ua@yahoo.com
ORCID: 0000-0003-2977-095X*

ZHADANOVA Y. O.

*PhD in Economics, Associate Professor of the Department of enterprise economics and corporate
governance
Odessa National A.S. Popov Academy of Telecommunications
Kovalskastreet1, Odessa, Ukraine, 65029
E-mail: zhadanova78@ukr.net
ORCID: 0000-0001-5289-3355*

EFFICIENCY OF MANAGING COMBINED TRANSPORTATION ON THE BASIS OF FORMING A LOGISTIC CENTER AND APPLYING INNOVATIVE-INFORMATION TECHNOLOGIES

Topicality. *The current stage of economic development of the country is characterized by increased globalization, transport, especially in the context of mixed freight transportation, and is an important factor in ensuring integration processes. Identifying the relationship between the development of mixed transportation systems and their management at different levels of the hierarchy requires a number of complex scientific problems. It is necessary to create conditions for the interconnection of different modes of transport on the principles of logistics, competition and at the same time the formation of a single integrated transport space, including the processes of information and telecommunication development. The fall in the volume of interstate freight flows, as well as changes in the routes of freight forwarding, lead to increased interbranch and interstate competition for transit freight flows. This makes the development of mixed freight transportation one of the determining factors for ensuring the country's competitiveness in the international transport market.*

Aim and tasks. *The purpose of the work is to substantiate and develop the methodological bases of mixed cargo transportation, organizational and economic approaches and practical recommendations for the development and management of different levels of the hierarchy. Achieving the goal of the study necessitated the formulation and solution of the following tasks: to summarize the components of the logistics center of management and information support of mixed cargo transportation; substantiate the use of innovative technologies for the management of mixed freight transportation.*

Research results. *The organizational and economic bases of creation of logistic center of management and information support of mixed transportations in the form of DFD-diagram are provided in the work. It is established that the use of cloud technologies in the activities of the logistics center, which will accelerate the information exchange between stakeholders of mixed transport, which will help to solve management problems, reduce subjectivity in decision-making, minimize the time of decision-making and provide high efficiency of transportation and logistics services.*

Conclusion. *The results of the research allow to improve the management of mixed cargo transportation, to identify the necessary tools, to improve the scientific basis of the state policy for the creation and further development of mixed transportation systems, as well as to optimize the parameters of its individual units for both domestic transportation and for further integration into the system.*

Keywords: *mixed cargo transportation, state regulation, logistics center, mixed cargo transportation management, mixed cargo transportation information support, cloud technologies.*

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

На сучасному етапі економічного розвитку країни, який характеризується посиленням глобалізації, транспорт, особливо в розрізі змішаних перевезень вантажів, виступає важливим чинником

забезпечення інтеграційних процесів. Визначення взаємозв'язку між розвитком систем змішаних перевезень та їхнім управлінським забезпеченням на різних рівнях ієрархії потребують вирішення ряду комплексних наукових проблем. Необхідно створити умови для взаємозв'язку різних видів транспорту на принципах логістики, конкуренції та одночасно формування єдиного інтегрованого транспортного простору, включаючи також процеси інформаційно-телекомунікаційного розвитку. Вигідне географічне положення України на шляху транзитних вантажопотоків, наявність розвинутої мережі залізниць, а також незамерзаючих чорноморських портів, автомобільних доріг визначають транзитний потенціал та формують ключову роль в забезпеченні міждержавних транспортно-економічних зв'язків.

В транзиті вантажів серед усіх видів транспорту (крім трубопровідного) залізничний посідає ведуче місце і забезпечує понад 80% від загального вантажообігу. Падіння обсягів міждержавних вантажопотоків, а також зміни маршрутів прямування вантажів, приводять до посилення міжгалузевої й міждержавної конкуренції за транзитні вантажопотоки. Це робить розвиток змішаних перевезень вантажів одним з визначальних чинників забезпечення конкурентоспроможності країни на міжнародному транспортному ринку.

В таких умовах необхідність проведення досліджень процесів вдосконалення мультимодальних перевезень вантажів (ММПВ) є не тільки важливими та своєчасними, а й потребуючими найшвидшого розв'язання для практики.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Вагомі наукові здобутки у розвиток теоретичних основ економіки транспорту внесли вітчизняні та зарубіжні вчені: А. П. Абрамов, О. О. Бакаєв, І. В. Белов, О. О. Вовк, В. А. Галабурда, В. М. Гурнак, Л. Г. Зайончик, В. П. Ільчук, О. М. Кібік, В. І. Котелянець, Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, А. П. Петров, І. М. Писаревський, В. О. Рибалкін, Є. М. Сич, М. Ф. Трихунков, Е. Д. Хануков, Т. С. Хачатуров, Ю. М. Цветов, В. Г. Чекаловець, В. Г. Шинкаренко, В. І. Щелкунов та ін. Проблемам підвищення конкурентоспроможності транспортного комплексу на ринку міжнародних вантажних перевезень та реалізації транзитного потенціалу країни присвячені праці багатьох вітчизняних вчених та практиків, серед яких В. Л. Дикань, М. Драшкович, А. Дорохов [1], Й. М. Кранц, Д. В. Ломотько, Д. Г. Воскобойников, М. С. Листопад, А. Д. Сірадчук [2], В. О. Мельник, М. І. Міщенко, А. М. Новікова, Ю. Є. Пашенко, А. В. Прохорченко, В. В. Паламарчук [3], В. Л. Ревенко, Ю. М. Федюшин, Л. В. Шульпін та ін. В останні роки питаннями розробки, впровадження та адаптації інформаційних комп'ютерних систем на транспорті займалися провідні сучасні фахівці: В. Васильєв, В. Н. Харісова, О. П. Барілович, А. І. Воркут, Е. І. Зайцев, С. Ю. Єлисеєв, В. А. Шаров та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість напрацювань щодо теоретичних основ економіки транспорту та застосування інноваційних технологій управління змішаними перевезеннями, недостатньо дослідженими залишаються проблеми інформаційного забезпечення змішаних перевезень вантажів та питання щодо використання провідних сучасних інформаційних систем в управлінні транспортними потоками у нашій країні.

Формулювання цілей дослідження(постановка завдання). Метою роботи є наукове обґрунтування та розробка методичних основ змішаних перевезень вантажів, організаційно-економічних підходів і практичних рекомендацій щодо розвитку та управлінського забезпечення різних рівнів ієрархії. Досягнення мети дослідження зумовило необхідність постановки і вирішення наступних завдань:

- узагальнити складові логістичного центру управління та інформаційного забезпечення змішаних перевезень вантажів;
- обґрунтувати застосування інноваційних технологій управління змішаними перевезеннями вантажів.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. У процесі вирішення тактичних і стратегічних задач логістичний центр управління та інформаційного забезпечення змішаних перевезень забезпечує та координує функціонування головної, базових та профільних підсистем логістичного центру у взаємодії із зовнішніми (по відношенню до центру) інформаційними системами. Інформаційна взаємодія підсистем здійснюється за допомогою телекомунікаційних каналів відповідно до встановленого регламенту. На відміну від базових підсистем, що є невід'ємною частиною головної підсистеми, профільні підсистеми є незалежними інформаційними системами, здатними вирішувати ряд притаманних їм задач самостійно (без інформаційної взаємодії з головною та базовими підсистемами) або у взаємодії з цими підсистемами. Кожна з профільних підсистем по телекомунікаційних каналах може виконувати інформаційний обмін як з головною та базовими підсистемами, так і з іншими профільними підсистемами та зовнішніми інформаційними системами.

На рис. 1 схематично представлено прото діаграму DFD мультимодальних перевезень без її деталізації до кортежів та атрибутів. Прямокутниками позначено домени учасників ММПВ, що поєднують об'єкти, які моделюють взаємодію з іншими об'єктами (та їхніми доменами) або з тими частинами системи (або іншими системами) які виходять за межі моделювання. Стрілки на рис. 1 ілюструють відносини в DFD, тобто, як об'єкти (інформація, документи, грошові потоки) реально переходять від одного суб'єкту ММПВ до іншого. Сутності логістичного центру управління та інформаційного забезпечення мультимодальних перевезень (який показано центральним колом), а саме підсистеми цього центру показані колами, що вписані в коло саме центру.



Рис. 1. DFD-діаграма мультимодальних перевезень (ММПВ)

Джерело: сформовано автором.

Це уявлення потоку у купі зі сховищами даних і зовнішніми сутностями забезпечує відображення в DFD-моделях таких фізичних характеристик системи, як рух об'єктів (потоки даних), зберігання об'єктів (сховища даних), джерела і споживачі об'єктів (зовнішні сутності).

Побудова DFD-діаграм в основному асоціюється з розробкою програмного забезпечення, оскільки нотація DFD спочатку була розроблена для цих цілей. Зокрема, графічне зображення об'єктів на DFD-діаграмах цієї глави відповідає прийнятому Крісом Гейне (ChrisGane) і ТрішеСарсону (TrishSarson), авторами DFD-методу, відомого як метод Гейне - Сарсону. Іншою поширеною нотацією DFD є так званий метод Йордана - Ди Марко (Yourdon - DeMarco).

В даному випадку нашою задачею була формалізація мультимодальних перевезень не тільки для формування алгоритму інформаційної системи ММПВ але й для чіткого уявлення взаємовідносин між учасниками ММПВ для обґрунтування необхідності формування системи координації між учасниками (стейкхолдерами) ММПВ для підвищення ефективності всього процесу ММПВ. Створення сприятливих умов взаємодії всіх підсистем дозволяє виробити єдину методологію формування логістичного центру, його структуру, виділити й вирішити його динамічні та стратегічні завдання, скоротити величину між операційних простоїв, втрати вантажів при ЗВП, й створити умови для комплексного управління різними видами транспорту, їхніми підсистемами та елементами, а також створити територіальні системи управління (а не відомчі), що має величезне значення при децентралізації управління.

Складність у забезпеченні процесу прийняття управлінських рішень при змішаних перевезеннях визначається їхньою специфікою, пов'язаної з одночасним використанням у

перевізному процесі залізничного, водного, автомобільного, авіаційного видів транспорту, різноманітністю схем транспортування, обробки та зберігання вантажу, розрізненістю та географічною віддаленістю учасниками перевезень, та обслуговуючих організацій та підприємств.

На шляху до інноваційної транспортної системи – концепція «інтелектуалізації» (рис. 2). Інтелектуальна транспортна система (ІТС) – інтелектуальна система, що використовує інноваційні розробки в моделюванні транспортних систем і регулюванні транспортних потоків. Це гарантує кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії стейкхолдерів змішаних перевезень порівняно зі звичайними транспортними системами.

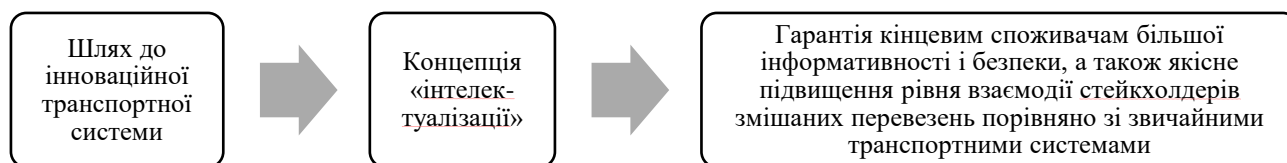


Рис. 2. Шлях до інноваційної транспортної системи

Джерело: побудовано автором.

Інноваційне вирішення проблем транспорту, що передбачає створення не систем управління транспортом, а транспортних систем, де засоби зв'язку, контролю та управління від початку вбудовані в транспортні засоби та об'єкти відповідної інфраструктури. Розвиток ТЛС України має пристосуватись до сучасних умов ринку, за допомогою інновацій. Визначити необхідні стратегії інновацій, в тому числі належні засоби управління і фінансування для того щоб забезпечити швидке практичне застосування результатів досліджень, необхідно впроваджувати інтелектуальні систем мобільності (рис. 3) [4-8]:

SESAR (SingleEuropeanSky ATM ResearchProgramme) - передової системи організації повітряного руху;

ERTMS (TheEuropeanTrafficManagementSystem) - Європейської системи управління перевізним процесом на залізницях та інформаційних систем по залізничних перевезеннях;

SafeSeaNet - систем контролю трафіку судів ;

RIS (RiverInformationServices) - інформаційних сервісів по річковому транспорту;

ІТС - інформаційних систем і систем управління наступного покоління для мультимодальних перевезень.

Нагальною вимогою часу є надання кожному учаснику процесу перевезень доступу до точної інформації про стан вантажу в будь-який момент. Чимало інновацій в діяльності ТЛП пов'язано з розвитком інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій. Сучасні інформаційні технології спрямовані на задоволення певних логістичних вимог і залежать від практики їхньої обробки та умов експлуатації, а їхнє впровадження є одним з основних резервів зменшення загальних витрат ресурсів та об'єктивно змушує переглядати існуючі принципи функціонування логістичних компаній.

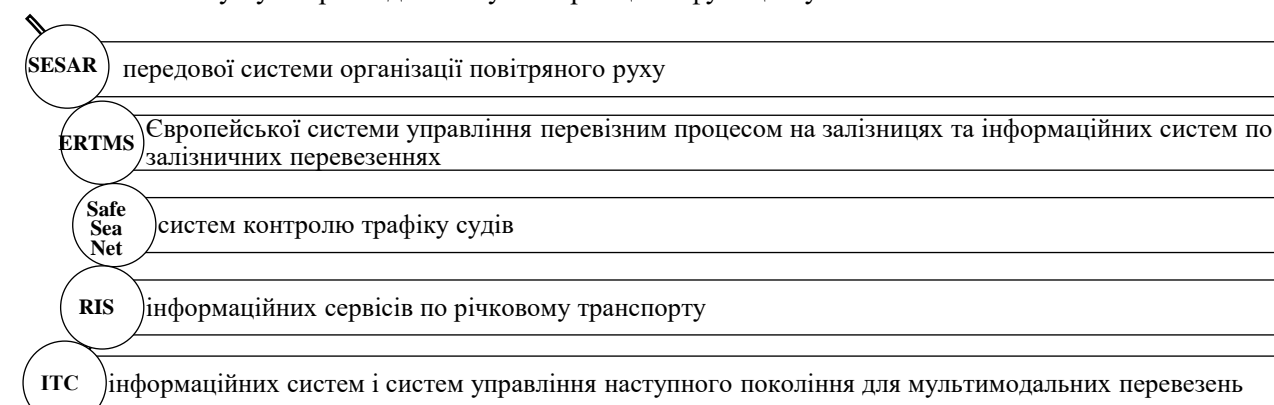


Рис. 3. Інтелектуальні систем мобільності

Джерело: сформовано автором.

Наразі, підприємства відмовляються від застарілого інфраструктурного підходу в сфері інформаційних технологій і запровадити сучасні напрями розвитку ринку транспортно-логістичних послуг, орієнтовані на активне використання електронних форм забезпечення ділових операцій, передусім, електронної логістики (E-Logistics). Електронна логістика – це підсистема менеджменту

щодо прогнозування, планування, прийняття рішень, координації та контролю електронних інформаційних потоків за допомогою інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій із застосуванням математичних методів і моделей на макро-, мезо-, мікроекономічному рівнях.

У 1988 р. з'явився міжнародний стандарт (United Nations Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport UN / EDIFACT) – ООН / Електронний обмін даними для адміністрації, торгівлі і транспорту.

На базі стандарту EDIFACT в останні роки інтенсивно розвивається інфраструктура електронного обміну даними (ЕОД).

Електронний обмін даними (ЕОД) – це міжкомп'ютерний обмін діловими, комерційними та фінансовими електронними документами, наприклад, замовленнями, платіжними інструкціями, контрактними пропозиціями, накладними, квитанціями (рис. 4).

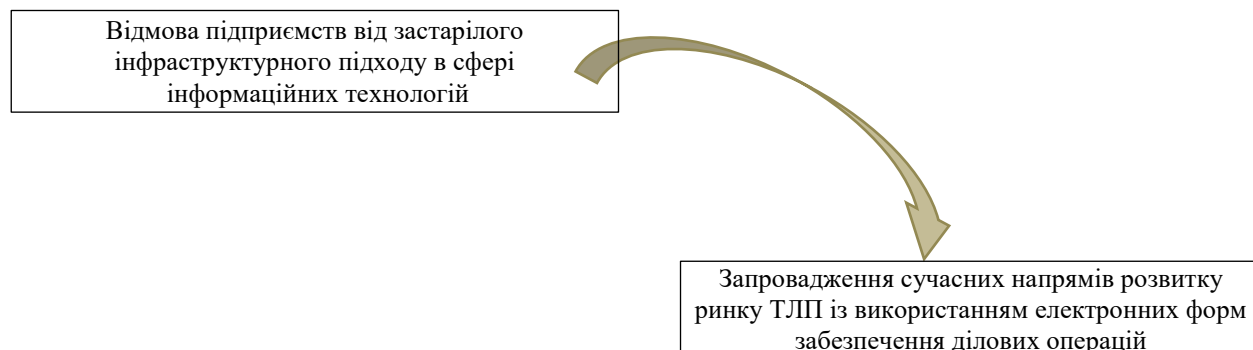


Рис. 4. Перехід від інфраструктурного підходу до використання електронних форм забезпечення ділових операцій

Джерело: сформовано автором.

Електронний обмін даними EDI є однією з найбільш ранніх форм інформаційних технологій, які використовуються в логістиці морських портів. В основних портах світу використовуються такі інформаційні системи (рис. 5) [1]:

1. HARAG-LLOYD – фіксує прийняття на склад вантажів, місце їхнього розміщення реєструється в системі, як і кожне переміщення. Це полегшує відстеження, документування, реєстрацію та перевірку статусу вантажів при навантаженні, очікуванні прибуття в порт розвантаження, подальше транспортування і доставку одержувачу, при необхідності.

2. COAST – дозволяє інформувати клієнтів і портову владу про виконання вантажоперевезень, подавати відповідні дані і звіти про місцезнаходження, стан і вміст вантажів. Також є можливість отримати інструкції по використанню вантажу, правила поводження з ним, митного оформлення, якщо це необхідно.

3. DAKOSY – забезпечує взаємодію партнерів, що беруть участь в процесах транспортування за допомогою відповідної бази даних. Її можна використовувати як джерело необхідних даних, наприклад, податкових декларацій, накладних, різноманітних повідомлень, експортних специфікацій тощо. Відповідні документи, оформлені один раз, стають доступними для всіх партнерів.

4. ACTION – призначена для обслуговування контейнерних перевезень. Дана система забезпечує електронну підтримку судових агентів і операторів флоту при транспортуванні контейнерів. Користувачі системи можуть оперативного взаємодіяти з залізничним, морським та автомобільним контейнерним транспортом, що дає повний контроль над контейнерними вантажами і операціями з ними по всьому логістичному ланцюгу.

5. ZAPP (експорт) – ZODIAK (імпорт) – використовується для організації взаємодії експортерів, імпортерів, митних агентів та інших EDI партнерів – постачальників логістичних послуг, круїз-агентів, операторів терміналів тощо.

6. HABIS – головним чином спрямована на забезпечення інформаційної взаємодії морських перевізників з залізничним і автомобільним транспортом.

7. GEGIS – спеціалізована інформаційна система, яка була розроблена для підтримки і забезпечення безаварійного перевезення небезпечних вантажів.

Інформаційно-комунікаційні системи є основою для впровадження сучасних логістичних процесів на контейнерному терміналі. Вони надають можливість контейнерному терміналу оптимізувати взаємодію з іншими структурами порту з метою досягнення високої якості логістичних

послуг. Їхня основна функція полягає в плануванні всіх видів діяльності терміналу, їхньої координації з роботою всіх підрозділів порту.

Логістичні інформаційні потоки, що концентруються у змішаних перевезеннях, характеризуються:

- 1) неоднорідністю;
- 2) множинністю підрозділів – постачальників і споживачів інформації;
- 3) складністю практичної оглядовості інформаційних маршрутів;
- 4) багатоваріантністю їхньої оптимізації.

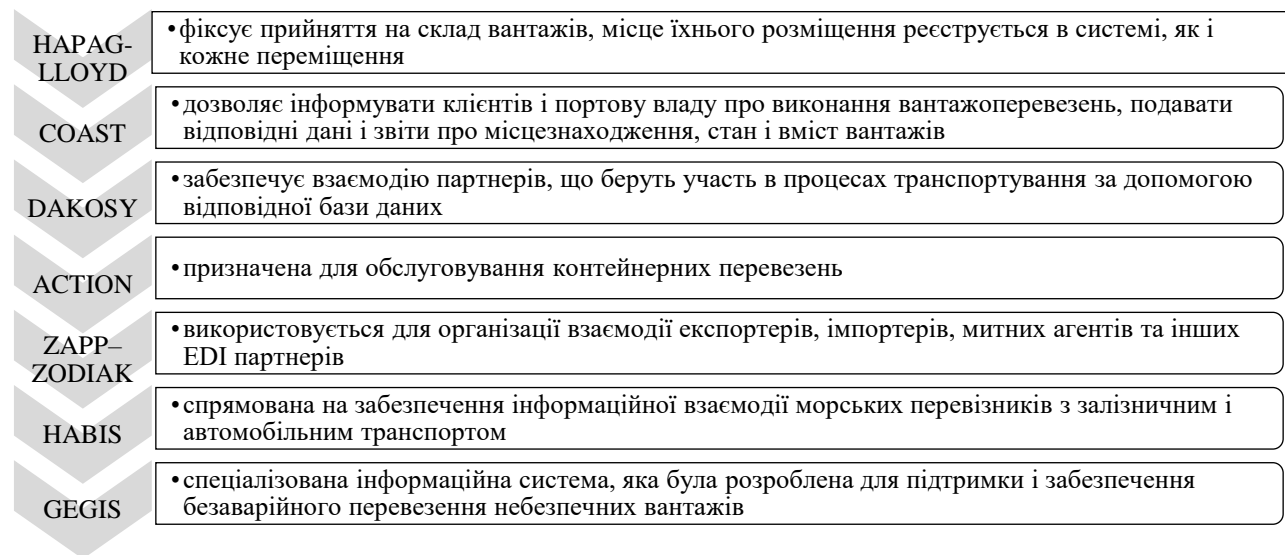


Рис. 5. Інформаційні системи основними портах світу

Джерело: сформовано автором.

Логістичні інформаційні потоки, що концентруються у змішаних перевезеннях, характеризуються:

- 1) неоднорідністю;
- 2) множинністю підрозділів – постачальників і споживачів інформації;
- 3) складністю практичної оглядовості інформаційних маршрутів;
- 4) багатоваріантністю їхньої оптимізації.

Ці потоки викликають зміни у послідовності взаємодії матеріального й інформаційного потоків, причому розрізняють три варіанти їхньої взаємодії (рис. 6):

- інформаційний потік випереджає матеріальний, тобто від інформаційного потоку надходять відомості про досягнення матеріальних потоків (прямий напрямок) або він містить відомості про замовлення (зустрічний напрямок);

- інформація супроводжує матеріальний потік, рухається одночасно з ним, тобто через цей потік надходять відомості про кількісні і якісні параметри матеріальних потоків, що дозволяє вірно і швидко оцінювати їхній стан і ухвалювати необхідні регулюючі рішення.

- інформаційний потік відстає від матеріальних потоків, тобто інформація слугує лише для оцінки результатів.

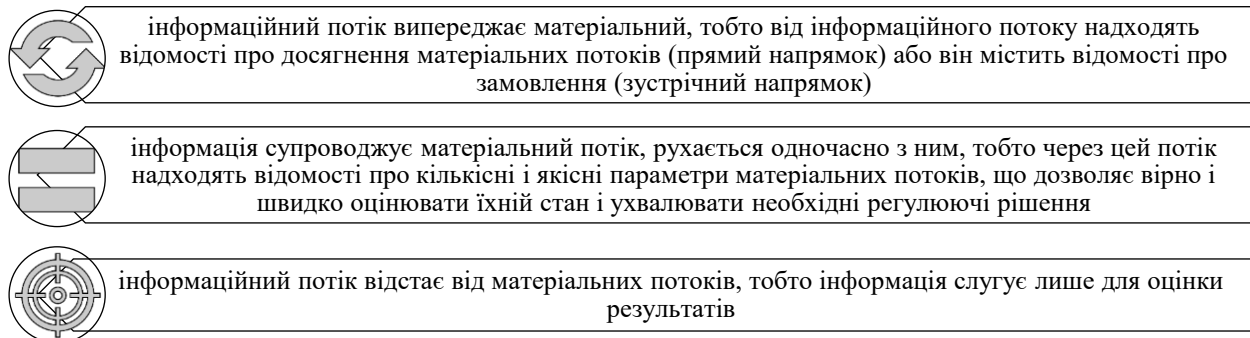


Рис. 6. Варіанти взаємодії матеріального й інформаційного потоків

Джерело: сформовано автором.

По суті визначення максимального ланцюга поставок у межах змішаних перевезень трактується як інтеграція основних функціональних сфер бізнесу (логістичних функцій) компанії і її партнерів від початку зародження інформаційного або товарного потоку до поставки продукції або сервісу відповідно до вимог кінцевих споживачів. Поняття «управління ланцюгами поставок» або «інтегрована логістика» сьогодні переміщується вбік розширеного розуміння управління ланцюгами поставок – як нової концепції бізнесу.

Дуже часто стейкхолдери змішаних перевезень приймають кооперативні управлінські рішення в ході інтеграційного переговорного процесу, коли сторони кооперують свої інтереси для досягнення узгодженого спільного рішення.

Ефективність роботи змішаних перевезень значною мірою залежить від повноти, достовірності та своєчасності отримання інформації, використовуваної при прийнятті управлінських рішень, і яка містить безліч показників, що характеризують кількісний та якісний стан змішаних перевезень.

Отримання, аналіз та використання інформації у вигляді та обсязі, необхідних для формування та прийняття управлінських рішень щодо змішаних перевезень, активне застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій надасть можливість звести до мінімуму суб'єктивізм при генеруванні управлінських рішень, мінімізувати час прийняття рішень, своєчасно контролювати їхнє виконання і тим самим забезпечити високу якість надання транспортних послуг.

Система засновується на базі високотехнологічних інформаційно-комунікаційних технологій і забезпечує оперативне отримання, накопичення, систематизацію, оброблення, аналіз, перетворення інформації і надання її разом з об'єктивними оцінками та результатами аналізу особам, відповідальним за прийняття управлінських рішень. Це дозволить адекватно реагувати на внутрішні та зовнішні виклики, а за необхідності – змінювати задачі управління та алгоритми пошуку оптимальних управлінських рішень. Одна з базових підсистем – підсистема електронного документообігу призначена для створення, управління доступом та максимально можливого поширення у змішаних перевезеннях електронних документів стосовно всіх аспектів діяльності змішаних перевезень з метою пришвидшення інформаційного обміну та, відповідно, своєчасності формування та прийняття управлінських рішень.

Особливістю функціонування центру запропоновано використання хмарних технологій, яке веде до певної стандартизації ПЗ, бо воно має єдиний функціонал для всіх користувачів. Найчастіше, за використання вже перевірених bestpractice, у компанії не виникає потреби переробляти ІТ-продукти під себе. Компанії - замовники отримують вже готові рішення, їм не потрібно самостійно проходити весь шлях розвитку, який за них уже пройшли інші. Хмарні рішення можна розділити на дві основні технологічні категорії: SaaS (підписка на користування хмарним сервісом) і Dedicated Cloud (виділений хмарний сервер). В SaaS відсутня можливість модифікації під індивідуальні вимоги клієнта, він отримує рішення в форматі «як є», а в Dedicated Cloud таких модифікацій можна створити безліч. В останньому випадку, користувач отримує «персональну хмару», в якому розробники повинні врахувати навіть найдрібніші особливості роботи його компанії. Тобто, Dedicated Cloud спочатку проектують під клієнта, а вже потім створюють. SaaS є готовим універсальним рішенням. Крім того, невеликі компанії можуть скористатися спрощеною версією «хмар», щоб спробувати, як такі системи будуть працювати, чи будуть ефективними. Таке придбання вимагає мінімальних витрат. Повноцінний SaaS дорожче, хоча теж вважається недорогим рішенням в порівнянні з індивідуальним Dedicated Cloud. Різна у них і швидкість впровадження. Як правило, співробітники компаній, які купили «хмари» SaaS, за допомогою невеликого пакета навчальних матеріалів вже через кілька тижнів можуть повноцінно працювати. Dedicated Cloud вимагає набагато більше часу, хоча все залежить від складності та глибини процесів. Також слід пам'ятати, що SaaS передбачає наявність стандартного функціоналу, а в Dedicated Cloud є індивідуальною розробкою під клієнта. За використання хмарних технологій не виникає необхідність утримувати власний штат ІТ-фахівців, обладнувати серверну, в процесі впровадження запрошувати консультантів, які представляють розробника. Нарешті, від хмарних технологій не важко відмовитися, якщо щось в них не задовольняє. Адаже користувач не пов'язує себе довгостроковими зобов'язаннями і не вкладає занадто великі кошти в купівлю програмного продукту і необхідного комп'ютерного обладнання.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведені дослідження дозволяють зробити такі висновки та надати відповідні рекомендації:

1. Синтезовано систему формування зв'язків учасників логістичного центру управління та інформаційного забезпечення змішаних перевезень та представлено у вигляді DFD-нотації, особливістю якої є виділення підсистем управління: трансферу знань, електронного документообігу,

організації та виконання замовлень, підсистему ІТ, комунікацій з зовнішніми інформаційними системами, управління фінансовими операціями, підсистему транспортно-логістичних підприємств. Створення сприятливих умов взаємодії всіх підсистем дозволяє виробити єдину методологію формування логістичного центру, його структуру, виділити й вирішити його динамічні та стратегічні завдання, скоротити величину між операційних простоїв, втрати вантажів при ЗВП, й створити умови для комплексного управління різними видами транспорту, їхніми підсистемами та елементами, а також створити територіальні системи управління (а не відомчі), що має величезне значення при децентралізації управління.

2. Обґрунтовано, що розвиток ТЛС України має пристосуватись до сучасних умов ринку, за допомогою інновацій. Для забезпечення швидкого, практичного управління і фінансування необхідно впроваджувати такі інноваційні технології як інтелектуальні систем мобільності. Система засновується на базі високотехнологічних інформаційно-комунікаційних технологій і забезпечує оперативне отримання, накопичення, систематизацію, оброблення, аналіз, перетворення інформації і надання її разом з об'єктивними оцінками та результатами аналізу особам, відповідальним за прийняття управлінських рішень. Це дозволить адекватно реагувати на внутрішні та зовнішні виклики, а за необхідності – змінювати задачі управління та алгоритми пошуку оптимальних управлінських рішень.

3. Одна з базових підсистем логістичного центру є підсистема електронного документообігу, призначена для створення, управління доступом та максимально можливого поширення у змішаних перевезеннях електронних документів стосовно всіх аспектів діяльності змішаних перевезень з метою пришвидшення інформаційного обміну та, відповідно, своєчасності формування та прийняття управлінських рішень. Для управління інформаційними і матеріальними потоками між учасниками змішаних перевезень запропоновано використання хмарних рішень, їх можна розділити на дві основні технологічні категорії: SaaS (підписка на користування хмарним сервісом) і Dedicated Cloud (виділений хмарний сервер). Dedicated Cloud спочатку проектують під клієнта, а вже потім створюють. SaaS є готовим універсальним рішенням проте дорожчим. За використання хмарних технологій не виникає необхідність утримувати власний штат ІТ-фахівців та додаткове матеріальне забезпечення.

Отже, одержані результати дослідження дозволяють удосконалити управління на ЗПВ, визначити необхідні інструменти, удосконалити наукове підґрунтя державної політики створення та подальшого розвитку систем змішаних перевезень, а також оптимізацію параметрів її окремих ланок як для внутрішніх перевезень, так і для подальшої інтеграції у світову транспортну систему.

ЛІТЕРАТУРА

1. Драшкович М., Дорохов А. Направления и примеры применения информационных технологий в интегрированной логистике морских портов. *Системы обработки информации*. 2010. Вип. 6. С. 233–239.

2. Ломотько Д. В., Воскобойников Д. Г., Листопад М. С., Сірадчук А. Д. Шляхи удосконалення технології мультимодальних швидкісних пасажирських перевезень. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. 2017. Вип. 13. С. 59–66. doi: <https://doi.org/10.15802/tstt2017/110770>.

3. Прохорченко А. В., Паламарчук В. В. Удосконалення системи орієнтування пасажирів на залізничних вокзалах України в умовах упровадження швидкісного руху пасажирських поїздів. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*. 2017. Вип. 169. С. 213–224.

4. River Information Services. URL : <http://www.ris.eu/>.

5. Single European Sky ATM Research Programme. URL : <http://www.sesar.eu/>.

6. The European Traffic Management System. URL : <http://www.ertms.net/>.

7. United Nations conference on trade and development. Implementation of multimodal transport rules (Geneva. 27 June 2001). URL : <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en> (дата звернення : 19.11.2019).

8. Vessel traffic monitoring in EU waters (SafeSeaNet). URL : <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>.

REFERENCES

1. Drashkovich, M., & Dorohov, A. (2010). Napravlenija i primery primenenija informacionnyh tehnologij v integrirovanoj logistike morskikh portov [Directions and examples of the application of information technology in integrated logistics of seaports]. *Systemy obrobky informatsii – Information processing systems*, 6, 233–239 [in Russian].
2. Lomotko, D. V., Voskoboinykov, D. H., Lystopad, M. S., & Siradchuk, A. D. (2017). Shliakhy udoskonalennia tekhnolohii multimodalnykh shvydkisnykh pasazhyrskykh perevezhen [Ways to improve the technology of multimodal high-speed passenger transportation]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. Transportni systemy ta tekhnolohii perevezhen – Collection of scientific works of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan. Transportation systems and transportation technologies*, 13, 59–66. doi: <https://doi.org/10.15802/tsst2017/110770> [in Ukrainian].
3. Prokhorchenko, A. V., & Palamarchuk, V. V. (2017). Udoskonalennia systemy orientuvannia pasazhyriv na zaliznychnykh vokzalakh Ukrainy v umovakh uprovadzhennia shvydkisnoho rukhu pasazhyrskykh poizdiv [Improvement of the system of orientation of passengers at railway stations of Ukraine under conditions of introduction of high-speed movement of passenger trains]. *Zbirnyk naukovykh prats Ukrainskoho derzhavnoho universytetu zaliznychnoho transportu – Proceedings of the Ukrainian State University of Railway Transport*, 169, 213–224 [in Ukrainian].
4. River Information Services (n.d.). Retrieved from <http://www.ris.eu/>.
5. Single European Sky ATM Research Programme (n.d.). Retrieved from <http://www.sesar.eu/>.
6. The European Traffic Management System (n.d.). Retrieved from <http://www.ertms.net/>.
7. United Nations conference on trade and development (27 June 2001). Implementation of multimodal transport rules. Retrieved from <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en>.
8. Vessel traffic monitoring in EU waters (n.d.). SafeSeaNet. Retrieved from <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>.

УДК: 338.48
JEL Z32, I82

МИХАЙЛЮК О.Л.

к.е.н., доцент

Одеський національний економічний університет
вул. Преображенська, 8, м. Одеса, Україна, 65000

E-mail: elen.mih.555@gmail.com

ORCID: 0000-0003-4857-4129

ХУМАРОВ О.А.

к.е.н., начальник відділу міжнародних зв'язків,

Одеський національний політехнічний університет,
пр-т Шевченко, 1, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: khumarov@opu.ua

ORCID: 0000-0002-4239-3370

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГАСТРОНОМІЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Актуальність. Розвиток внутрішнього туризму є актуальним на даний час по всьому світу, і Україна не є винятком. Одним з видів внутрішнього туризму для країни може стати гастрономічний туризм, який поки що неоднаково розвинений в межах туристичних дестинацій.

Мета та завдання – оцінити стан розвитку гастрономічного туризму в Україні та окреслити перспективи його розвитку в подальшому на засадах використання європейського досвіду.

Результати. Перспективним напрямом розвитку ринку туристичних послуг є гастрономічний туризм - спеціалізований вид туризму, зосереджений на ознайомленні з історією, технологією та культурою споживання національних страв і продуктів, а також передбачаючий навчання і підвищення рівня професійних знань у сфері кулінарії. Тенденції сучасного туристичного ринку демонструють зростання інтересу серед споживачів саме до таких видів подорожей.

За даними UNWTO (Всесвітня туристична організація), більшість туристів відзначають гастрономічний аспект як основну причину для відвідування тієї чи іншої країни, і стверджують, що гастрономічні особливості країни є однією з трьох головних причин при визначенні місця туристичної подорожі.

В Україні серед активно затребуваних напрямів туристично-гастрономічної діяльності найбільшої популярності набувають винні тури Закарпаттям, Одеською, Херсонською та Миколаївською областями. Глибокі культурні традиції, зокрема у харчуванні, якими славиться Україна створює передумови для формування численних цікавих гастрономічних турів як для вітчизняних, так і закордонних туристів.

Висновки. Сучасні тенденції розвитку гастрономічного туризму в Україні свідчать про значний його потенціал та можливості для професійного розвитку, адже зараз цим напрямком туризму займається обмежена кількість туристичних компаній; більшість подорожей організовуються до Львівської, Закарпатської та Полтавської областей, де є стійкі національні традиції, формування власних гастрономічних брендів та географічних зазначень, яскраво виражена автентична культура та специфічні кулінарні вподобання. Комбінаторні спроможності гастрономічного туризму, що активно використовуються в європейській практиці, відкривають його перспективи у вітчизняній туристичній сфері, зокрема у підвищенні зайнятості місцевого населення та зміцненні конкурентоспроможності агропромислових, рекреаційних та сільськогосподарських регіонів, а також багатонаціональних територій нашої країни.

Ключові слова: національна кухня, винні тури, гастрономічні фестивалі, кулінарна спадщина.

MIHAILUK E.L.

Candidate of Econ. Sciences, associate professor

Odessa National Economic University

Preobrazhens'ka Str., 8, Odessa, Ukraine, 65000

E-mail: elen.mih.555@gmail.com

ORCID: 0000-0003-4857-4129

KHUMAROV A.A.

Candidate of Econ. Sciences, Head of International Relations Department,

Odessa National Polytechnic University

Shevchenko av. 1, Odessa, Ukraine, 65000

E-mail: khumarov@opu.ua

DEVELOPMENT OF FOOD TOURISM PERSPECTIVES IN UKRAINE

Topicality. *The development of domestic tourism is relevant today around the world, and Ukraine is no exception. One of the domestic tourism types for the country can be food tourism, which is still unequally developed within tourist destinations.*

Aim and tasks – *to assess the condition of food tourism development in Ukraine and to outline the prospects for its further development on the basis of the European experience.*

Research results. *A promising area of tourist services market development is food tourism - a specialized type of tourism, focused on learning about the history, technology and culture of national dishes and products consumption, as well as training and professional development in cooking. Trends in the modern tourism market show a growing interest among consumers in these types of travel.*

According to the UNWTO (World Tourism Organization), most tourists mark the food aspect as the main reason for visiting a country, and argue that the gastronomic features of the country are one of the three main reasons in determining the place of tourist travel.

Wine tours in Zakarpattia, Odessa, Kherson and Mykolayiv regions are gaining the most popularity in Ukraine among the actively demanded directions of tourist and gastronomic activity. Deep cultural traditions, in particular in food, for which Ukraine is famous, create preconditions for the formation of numerous interesting gastronomic tours for both domestic and foreign tourists.

Conclusion. *Current trends in the development of food tourism in Ukraine indicate its significant potential and opportunities for professional development, because now this area of tourism is engaged in a limited number of tourism companies; Most trips are organized to Lviv, Zakarpattia and Poltava regions, where there are strong national traditions, the formation of their own gastronomic brands and geographical indications, a strong authentic culture and specific culinary preferences. The combinatorial capabilities of gastronomic tourism, which are actively used in European practice, open its perspectives in the domestic tourism sector, in particular, increasing employment of local people and strengthening the competitiveness of agro-industrial, recreational and agricultural regions and multinational areas of our country.*

Key words: *national cuisine, wine tours, gastronomic festivals, culinary heritage.*

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Гастрономічний туризм набирає популярності у всьому світі, але в Україні ще не набув масового характеру - професійні гастрономічні тури розроблено та впроваджено невеликою кількістю компаній; найбільша кількість гастрономічних турів розроблено та проводиться в Закарпатській, Львівській, Полтавській областях, що пов'язано не тільки автентичною культурою та специфічними кулінарними традиціями цих регіонів, але й загальним лідерством у туристичній сфері.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Сучасні тенденції розвитку гастрономічного туризму висвітлюються у науковій та науково-популярній літературі досить широко [2-4;8;9]. Значний масив інформації знаходиться на створених для підтримки цього виду туризму окремих сайтах і асоціаціях [5;11;12]. Специфіку даного виду вітчизняного туризму, досить детально представлено у роботах [6;7;10].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Серед наукових праць щодо перспектив розвитку гастрономічного туризму недостатньо висвітленим є аналіз цього виду діяльності у регіональному аспекті, недостатньо представлено європейський досвід і подальші стратегічні орієнтири в сучасних реаліях, що і є предметом дослідження означеної публікації.

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання) – оцінити стан розвитку гастрономічного туризму в Україні та її регіонах; визначити основні передумови та переваги окремих регіонів; окреслити перспективи розвитку на засадах використання європейського досвіду.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Сучасна ситуація з пандемією коронавірусу змінила світогляд людства на багато явищ, у тому числі суттєво вплинула на подальшу стратегію розвитку туризму. Більшість країн почали обмежувати потік зовнішніх туристів та орієнтуватися на внутрішній, можна навіть сказати місцевий туризм. Україна теж має переорієнтувати свою туристичну галузь на збільшення обсягів внутрішнього туризму, що дасть змогу створити робочі місця та залишати суттєві кошти у середині країни і за мультиплікативним ефектом розвивати супутній туризму сфери економіки. Гастрономічний туризм – один з таких видів туристичного бізнесу.

Потенціал у вітчизняних виробників туристичного продукту безмежний, а саме: багаточисельні історичні пам'ятки, природні ресурси, оригінальна смачна їжа та напої. Так, шедеври національної кухні - борщ, сало, вареники з начинкою на будь-який смак, у т.ч. й чорні вареники із натуральним

чорнилом каракатиці, галушки - у переліку найсмачніших світових наїдків [1]. Українські страви посідають восьме місце - між кулінарним багатством Японії та Китаю. Очолює список в'єтнамська їжа.

В умовах розвитку економіки вражень, а смакові враження для людини є чи не найяскравішими, у країнах Західної Європи гастрономічні тури давно увійшли до переліку одних із найпопулярніших видів туризму. Саме тому представники туристичних підприємств України відзначають, що гастрономічний туризм з кожним роком збільшує свою частку на туристичному ринку, оскільки туристам, в т.ч. закордонним стає все цікавіше пізнавати країну не тільки за допомогою традиційних турів, але й з позиції смаку, знайомства з національною кухнею.

Послуги закладів ресторанного господарства, які є однією з основних складових туристичної інфраструктури, варто розглядати не лише як засіб задоволення фізіологічних потреб у харчуванні туристів, а і як можливість пізнання культури, традицій народу в країні перебування, як мету туристичної подорожі.

Дослідження закордонного досвіду вказують на те, що гастрономічний туризм активно розвивається та позитивно впливає на економіку, зайнятість населення та національну автентичну спадщину, оскільки туристи прагнуть не тільки продегустиувати місцеву їжу, але й дізнатися історичне походження та технологічні особливості приготування, а також самим прийняти участь у її приготуванні.

За даними Міжнародної асоціації гастрономічного туризму (WFTA), частка гастрономічного туризму в загальному обсязі доходів від туристичної галузі сягає до 30%, а щорічне зростання за прогнозами складатиме на 7-12%, в той час понад 88% туристів відзначають, що гастрономія – це ключовий елемент у створенні враження про туристичні дестинації [2].

Дані Всесвітньої туристичної організації (UNWTO) свідчать, що до 80% туристів визначають маршрут, попередньо досліджуючи терміни гастрономічних подій та особливості місцевої кухні. Кожний третій турист виділяє національну кухню як мотив до подорожі, а витрати на харчування становлять близько 30% від загальних витрат на поїздку. Якщо ж це гастрономічний тур - витрати на харчування складають до 50% [3].

Гастрономічний туризм – це різновид туризму, пов'язаний з дегустацією та знайомленням з національними кулінарними традиціями країн світу. Гастрономічний туризм є доволі новим явищем, який набирає популярності. Тому кухня туристичної дестинації є одним із надзвичайно важливих аспектів, що визначає якість відпочинку [4].

Гастрономічний туризм (gastronomictourism) в деяких виданнях визначають як харчовий, продовольчий туризм (foodtourism). Своє визначення надає Всесвітня асоціація гастрономічного туризму за яким гастрономічний туризм є подорож з метою отримання автентичного досвіду, заснованого на культурі споживання їжі або напоїв, а також пізнання унікальних місць та їхньої культури через національну кухню [5].

Варто відзначити, що в українській туристології немає єдиного термінологічного визначення цього виду туризму. Найчастіше зустрічаються словосполучення «кулінарний туризм», «винно-гастрономічний туризм», «гурман-тури» та «гастрономічний туризм».

На нашу думку, найбільш ґрунтовним є поняття «гастрономічний туризм», який походить від поняття «гастрономія» – наука, що вивчає зв'язок між харчуванням та культурою й відноситься до галузі соціальних дисциплін.

Тобто гастрономічний туризм – це вид туризму, пов'язаний з ознайомленням із виробництвом, технологією приготування та дегустацією національних страв і напоїв, а також кулінарними традиціями народів світу [2].

Гастрономічний туризм виступає допоміжним інструментом у пізнанні культурної спадщини країн або регіонів світу, оскільки страви національної кухні є одним із елементів, що відображають спосіб життя, світогляд та традиції різних народів.

В гастрономічних турах для туриста передбачається:

- знайомство із заклади національної кухні (ресторанами, кафе, відкриті площадки, зокрема базарні майданчики);

- відвідання гастрономічних ярмарок та фестивалів;

- придбати зразки національних продуктів;

- поглинути у історію та ознайомитись із рецептурою національних страв;

- отримати навички приготування національних страв та їх презентації.

Туристи, які є прихильниками гастрономічних турів, умовно розподіляються на:

- тих, які прагнуть змінити враження, що отримуються від звичайних видів туризму;
- мандрівників, які хочуть збагатити та урізноманітнити у свій раціон;
- гурмани;
- люди, робота яких пов'язана з приготуванням та вживанням їжі;
- представники туристичних компаній, зацікавлені в організації власних гастротурів [6].

Таким чином, цільова аудиторія гастрономічного туризму поділяється на:

- туристів-гурманів;
- туристів, які використовують кулінарний туризм з метою навчання та отримання професійних навичок (кухарі, сомельє, ресторатори, дегустатори, блогери);
- представників туристичних фірм, які подорожують з метою вивчення означеного напрямку туризму;
- туристів, які бажають зануритися в культуру країни за допомогою вивчення національної кухні [4].

Аналіз турів гастрономічного туризму вказує на наявність певних його особливостей. Їх можна класифікувати за декількома ознаками: розташування туристичного місця, за видом конкретного продукту або напою та за метою подорожі (табл. 1).

Гастрономічний туризм має свої певні переваги [7, с. 79], а саме:

- 1) тією чи іншою мірою він є складовим елементом усіх турів. Але, на відміну від інших видів туризму, ознайомлення з національною кухнею стає головним мотивом, метою та елементом гастрономічної подорожі;
- 2) сприяє просуванню місцевих господарств і виробників продовольчих товарів, підприємств туристичної інфраструктури;
- 3) не носить характер сезонного відпочинку, адже для будь-якої пори року можна підібрати відповідний тур;
- 4) популяризує національні (місцеві) кулінарні традиції;
- 5) умови для його розвитку мають абсолютно усі країни та регіони, що є унікальною та відмінною рисою означеного виду туризму.

Погоджуючись із зазначеним, звертаємо увагу на те, що цей вид туризму є самим комбінаторним з іншими видами подорожей, зокрема індивідуального, корпоративного і сімейного туризму.

Досвід європейських країн щодо напрямків розвитку гастрономічного туризму є цікавим для України, адже наші виробники туристичного продукту поки що не часто пропонують споживачу саме такі тури.

У Франції постійно з'являються все нові і нові туристичні агенції, що організують подорожі з метою відкриття країни через гастрономію. Одні агенції спеціалізуються на гастрономії регіонів, інші на так званих «винних шляхах», що проходять по виноградниках країни. Створено гастрономічно-туристичний салон - Tourgast, який об'єднує турагенції, виробників продуктів і рестораторів. Він проходить щорічно з 22 по 25 квітня у французькому містечку Сен-Луї, також туристам пропонують подорож по так званій «винній карті» країни.

Зазвичай, огляд визначних пам'яток в Італії чергується з дегустацією десертних вин і майстер-класами з приготування кави, а також з ознайомленням з особливостями італійського гостинності. Національна кухня Італії залежить від географії. У різних містах пропонують різні рецепти однієї страви (піца, лазанья тощо) або зовсім різні страви, знайомлять із специфічною культурою споживання національних блюд.

Таблиця 1

Класифікація гастрономічного туризму

Ознака класифікації	Підвид	Характеристика туристичної діяльності
За розташування туристичного місця	Міський	Відвідування ресторанів з дегустацією делікатесних і фірмових страв або відвідування кондитерської фабрики, ковбасного цеху.
	Сільський	Збір лісових ягід, овочів і фруктів, «полювання» на трюфелі або прогулянка по шляхах виноробства.
За метою подорожі	Ресторанний	Відвідування найвідоміших та найбільш популярних ресторанів, які відрізняються високою якістю послуг, ексклюзивністю кухні, національним спрямуванням.

	Культурно-пізнавальний	Відвідування різних екскурсій, виставок, ярмарок, шоу тощо.
	Оздоровчий	Дегустація чайних зборів з цілющих трав; меду в поєднанні з апітерапією, вино терапія.
	Фестивальний	Відвідування та участь у гастрономічних фестивалях та ярмарок.
	Освітній	Тур, метою якого є навчання у спеціальних закладах кулінарного профілю, відвідування курсів та майстер-класів.
За видом конкретного продукту або напою	Винні	Відвідування виноградників та екскурсії на виноробні господарства з дегустацією вин.
	Пивні	Відвідування пивоварень, як великих так і домашніх; дегустації.
	Сирні	Відвідування заводів і сирних льохів, дегустації.
	Шоколадні	Відвідування шоколадних виробництв, дегустації.
	Чайні	Відвідування чайних плантацій, фабрик з фасування.
	Кавові	Відвідування кавових плантацій, фабрик з фасування кави, збирання.
	Агро	Відвідування агро-комплексів, фермерських угідь.
	Фруктово-ягідний	Дегустація фруктів, овочів, які притаманні певній місцевості, країні.
	Змішаний	Поєднання декілька спеціалізацій.

Джерело: складено на основі [8; 3, с. 170]

В Іспанії традиційно діє безліч ринків, продовольчих ярмарків та ресторанів. Багато туристичних фірм пропонують під час подорожі відвідати кулінарні майстер-класи, учасниками яких є провідні шеф-кухарі регіону. Також великим попитом у туристів користуються винні тури. Винний тур в Іспанії може тривати і кілька днів, і кілька тижнів, така подорож може складатися з екскурсій по виноробнях і погребях, виноградних плантаціях, з відвідувань закладів, де можна познайомитися і поспілкуватися з відомими виноробами.

Основним завданням при розробці гастрономічного туру є поєднання кулінарії та культурно-пізнавальної програми в одному турі. Перевагою гастрономічного туризму в порівнянні з іншими підвидами пізнавального туризму є те, що тільки гастрономічний туризм залучає, окрім зору і слуху, також інші органи відчуття людини, зокрема смаку та запаху.

В Україні починають активно розвиватися певні напрями туристично-гастрономічної діяльності. Набувають популярності винні тури Закарпаттям, Одеською, Херсонською та Миколаївською областями. Наприклад, Україна входить до п'ятірки країн Європи, де винний туризм має величезні перспективи розвитку і є всесезонним. Найбільш вдалою формою є поєднання винного та сільського туризму.

Найбільш привабливі об'єкти гастрономічного туризму серед туристів наведено на рис. 1.



Рис. 1. Об'єкти гастрономічного туризму, які є найбільш привабливими серед туристів, %

Джерело: створено на основі даних UNWTO [2]

Таким чином, можна стверджувати, що найбільшим попитом у туристів, що вибирають гастрономічні тури, користуються підприємства ресторанного господарства, ринки, де представлені харчові продукти місцевих виробників, дегустація місцевої продукції, гастрономічні свята та фестивалі, кулінарні майстер-класи, гастрономічні ярмарки та відвідування фермерських угідь.

Попит на послуги гастрономічного туризму передусім обумовлений наявністю у кожній країні світу відповідних туристичних ресурсів – від діючих підприємств ресторанного господарства і гастрономічних заходів до об'єктів гастрономічної та кулінарної спадщини [9, с. 507]. За даними ЮНЕСКО, у 2017 році у світі налічувався 21 об'єкт гастрономічної та кулінарної Всесвітньої спадщини, серед яких Середземноморська дієта (Греція, Іспанія), Технологія приготування неаполітанської піци (Італія), Традиційна французька кухня (Франція), Кухня вашоку (традиційна японська кухня) (Японія) Технологія приготування та подачі лаваша (Вірменія) та багато іншого.

Дослідження останніх років свідчить, що туристичні потоки зростають у тих регіонах, де, на основі неповторних традицій формуються спеціалізовані інтерактивні туристичні продукти – тури, фестивалі, народні свята.

В Україні заснована достатня кількість унікальних автентичних гастрономічних турів та фестивалів, які створюють передумови для формування конкурентоспроможного туристичного продукту гастрономічного туризму на міжнародному та внутрішньому ринках. Пропозицію вітчизняних туроператорів щодо гастрономічних турів по Україні наведено у табл. 2.

Проаналізувавши доступні пропозиції вітчизняних туроператорів щодо проведення гастрономічних турів, можна зазначити, що:

- професійні гастрономічні тури розробляє та здійснює обмежене коло компаній;
- існує диспропорція щодо місця проведення гастрономічних турів по Україні – більшість подорожей організуються на Львівщині та Закарпатті, що пояснюється автентичною культурою та специфічними кулінарними традиціями цих регіонів [10, с. 124];
- існує значний потенціал розвитку вітчизняного гастрономічного туризму, тури якого, у більшості, пов'язані із іншими видами туристичної та діяльності та розважального бізнесу.

Таблиця 2

Пропозиція вітчизняних туроператорів гастрономічних турів по Україні на 2019 р.

Туристичне підприємство	Маршрут подорожі	Назва туристичного продукту
Туроператор «Відвідай»	Львів – Чинадієво –Мукачево - Берегово - Нижнє Селище - Міжгір'я - Келечин - Пилипець - Львів	«Сиро-винний тур Закарпаттям»
Туроператор «Відвідай»	Львів - Верхня Грабівниця - Мукачево - Косино - с. Квасово - Перечин - Воєводино – Квасово - Ботар - Велятино - Львів	Дегустаційно-термальний тур «Феєрія новорічного Закарпаття»
Туроператор «Відвідай»	Львів - Верхня Грабівниця - Чинадієво - Барвінок - Косино - Мукачево - Львів	Відпочинковий тур «Червоне вино»
Туроператор «Відвідай»	Львів - Верхня Грабівниця - Мукачево - Берегово - Берегівське вулканічне низькогір'я - Ботар - Велятин - Хуст - Нижнє Селище - Львів	«Закарпатські пригоди – свято глінтвейну»
Туроператор «ТурБаза»	м. Львів	«Місто з ароматом кави»
Туроператор «ТурБаза»	Київ - Коростень - Київ	«Фестиваль Дерунів 2020 в Коростені»
Туроператор «Країна UA»	Воловець-Гуклиий-Міжгір'я-Нижнє Селище – Берегово -В.Бийгань - Мукачево	«Кулінарне Закарпаття»
Туроператор «Країна UA»	Мачухи – Мгар – Решетилівка - Полтава	«Етно-гастротур на Полтавщину»
Туристичний сайт < https://wondersholidays.com >	м. Львів	«Пивна екскурсія по Львову»
Туристичний сайт < https://wondersholidays.com >	м. Київ	«Дуже смачний Київ»

Туристичний сайт «igotoworld.com»	м. Львів	«Хмільний Львів»
Туристичний сайт «igotoworld.com»	м. Одеса	«Прогулянка по-одеськи!»
Туристичний сайт «igotoworld.com»	м. Полтава	«Полтавські галушки»

Джерело: авторська розробка

Кожного року в Україні проводиться велика кількість гастрономічних фестивалів. За даними Асоціації сприяння розвитку гастрономічного та винного туризму України у 2019 році налічувалось 72 гастрономічних фестивалів (рис. 2) [12].

Найбільші туристичні ресурси для проведення гастрономічного туризму мають Закарпатська, Київська, Львівська, Одеська, Полтавська області та такі міста як Київ, Луцьк, Одеса та Львів. Саме у цих областях та містах збереглася значна кількість національних свят та автентичних традицій їх святкування, тому вони є найбільш привабливими до відвідування як для іноземних, так і внутрішніх туристів в Україні [10, с. 124].

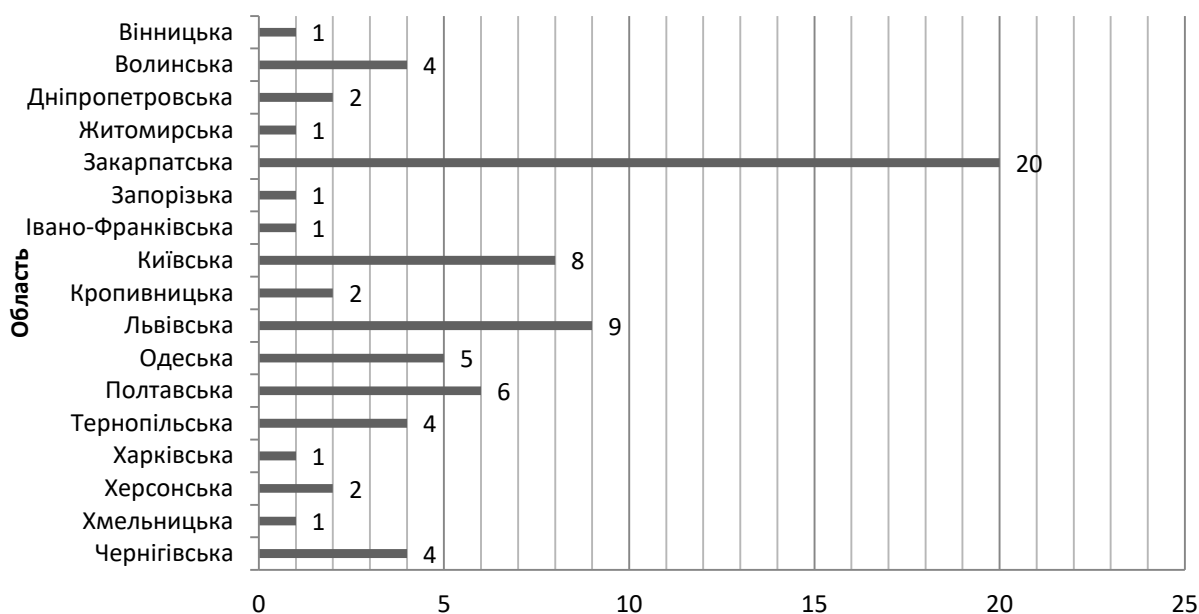


Рис. 2. Чисельність гастрономічних фестивалів за регіонами у 2019 р.

Джерело: складено автором за матеріалами [12]

Проведення квестів - відмінна альтернатива класичним екскурсіям. Сценарії дозволяють включати елементи історичних подій, народні легенди, традиційні обряди тощо. Такі сценарії можуть лягти в основу турів вихідного дня. Важливу роль у реалізації цього напрямку повинні зіграти регіональні туроператори.

У розвитку внутрішнього туризму, і гастрономічного зокрема, окрім дестинації, тобто місця куди потрібно приїхати, важлива роль відводиться туроператорам, які виступають у ролі брокерів на ринку туристичних послуг, формують і продають турпакети.

Неабиякою популярністю серед українців у наступні роки будуть користуватися гастрономічні тури вихідного дня, які характеризуються тим, що на них витрачається невелика кількість часу, при цьому можна вжити різні страви і напої, а також різного роду гастрономічні смаколики. Такі тури включають відвідування таких об'єктів як ресторани, музеї, присвячені тому чи іншому продукту або виду сільського господарства.

Про перспективність впровадження гастрономічних турів свідчать заплановані різними департаментами обласних державних адміністрацій події заходи, що відбуватимуться протягом певного періоду. Наприклад «Календар подієвих заходів в Одеській області на 2020 рік» складено із чотирнадцяти заходів районного та обласного рівня (табл. 3). Крім цього на рівні місцевих громад та

окремих сільських місцевостей протягом року проводяться гастрономічні та подієві заходи, що відбуваються за певних умов та не попадають у зазначений календар.

Найбільш складним аспектом у реалізації програм розвитку туризму є налагодження надійної, послідовної і зрозумілої схеми комунікації з численними цільовими аудиторіями. Одним з інструментів розвитку гастрономічного туризму є створення гастрономічної туристичної карти - «Смачна Україна», яку потрібно створити. На цю карту необхідно нанести гастрономічні пам'ятки окремих місць України. Карта стане туристичним і гастрономічним путівником, на ній необхідно також показати різні дестинації, ресторани, місця колективного розміщення.

Таблиця 3

Календар гастрономічних подієвих заходів в Одеській області на 2020 рік (заплановано)

Дата	Назва заходу	Місце проведення	Стисла характеристика заходу
Лютий			
15 лютого	Фестиваль бессарабських традицій «Трифон Зарезан»	м. Болград	Трифон Зарезан – традиційне, обрядове свято виноградарів, початок сільськогосподарського сезону. На фестиваль багато ряджених, звучать народні пісні, грають народні оркестри, багато частувань наїдками та винами.
Квітень			
квітень	Гастрономічний фестиваль «Пан казан»	м. Балга (міський парк)	Фестиваль української кухні (2018 рік-фестиваль каші, 2019 рік – фестиваль вареників).
Травень			
4 травня щорічно	Гастрономічний фестиваль «Георгієв денський на ир «Смачний баранчик»	м. Болград (центральна площа)	Відновлення національних кулінарних традицій, розвиток самобутності та культури.
6 травня щорічно	Фестиваль «Великий курбан»	с. Каракурт Болградського р-ну	Відновлення національних кулінарних традицій, розвиток самобутності та культури.
Червень			
6-7 червня	V етнокофестиваль «Кодима-фест»	с. Івашків Кодимського району	На фестивалі яскраво відтворено національні обряди, дитячі старовинні ігри, автентичні пісні, різноманітність національної кухні, проведення ярмарок майстрів. Широко представлені етнічні та модернові фольк-напрями.
червень	Openair «ВИШНЯ FEST – 2020»	Стадіон с. Гонората Подільського району	Фестиваль сприяє об'єднанню усіх мешканців громади, збереженню українських національних традицій та обрядів, а також національних традицій етнічних меншин.
Липень			
липень щорічно	Етно-фестиваль Івана Купала «Квітка папороті»	с.мт. Саврань, берег р. Південний Буг	На Савранщині, на березі річки Південний Буг відбувається масштабне святкування етно-фестивалю Івана Купала "Квітка папороті". Відтворення та збереження українських традицій, цінностей культури та історії під відкритим небом. У програмі свята - виставка-ярмарок виробів декоративно прикладного мистецтва народних майстрів, виступи вокальних та хореографічних колективів, музичний батл «Гопацульки по-Савранські», українська кухня, традиційне вогнище та віночки, велика музична сцена та молодіжна дискотека з Dj.

Серпень			
17-19 серпня	Фестиваль меду «Спас іде – гостей веде»	м. Роздільна, міський парк	Для представлення асортименту медової продукції та оформлення відповідних «медових» майданчиків запрошуються усі охочі бджоляри району і області. Вони презентують медову продукцію та діляться своїм мистецтвом і знаннями щодо розведення і утримання бджіл, отримання різних сортів меду тощо. У рамках свята передбачено парад «бджілок», смачні частування, численні майстер-класи, розваги, проведення виставок декоративно-ужиткового мистецтва: іграшки, картини, вишитий одяг, косметичні засоби на основі меду, вазони та багато іншого.
серпень щорічно	Бессарабський Ярмарок	сmt. Тарутине	Представлені садиби, які оформлені в національному стилі народів, які мешкають на території району. Проходять стилізовані національні свята, концерти, конкурси, частування блюдами національної кухні. Відбудеться виставка-ярмарок сільськогосподарської продукції, національних виробів та предметів декоративно-ужиткового мистецтва.
серпень	Районний медовий фестиваль в ЕтноЕкоАгрсадибі «Медові роси»	с. Ясенове Перше Любашівського району (вул. Кодимська, буд.9)	Туристи і гості зможуть пройти сеанс бджілоужалення та сон на вуликах, скуштувати бджолопродукцію (медово-пилкову пасту, мед, соти, забрус, медовуху, хреноуху), взяти участь у майстер-класах, побачити як качають мед (сезонно). Зробити фотосесію у національному вбранні в мальовничій садибі, оформленій в українському стилі.
Вересень			
вересень	Ковбасний фестиваль-ярмарок «Любашівка – столиця української ковбаси»	сmt. Любашівка, біля траси Київ-Одеса (308 км), (з'їзд до сmt Любашівка)	Виступи народних вокальних та хореографічних колективів Любашівського району, конкурс виробів з м'ясної продукції та виробів з овочів, фруктів і кондитерських виробів, виставка-продаж виробів та робіт декоративно-прикладного мистецтва. Зони відпочинку, фотозони, святковий феєрверк.
Жовтень			
щорічно жовтень	Козацький фестиваль «Покрова Героїв»	с. Кам'яне Савранського району	У програмі фестивалю: концертна програма за участі вокальних та хореографічних колективів Савранщини, Вінниччини, Кіровоградщини, Черкащини; театралізоване дійство «Кам'яніський стан», посвята у козачата. Майстер-класи з виготовлення козацької атрибутики. Презентація козацьких страв.
жовтень	Фестиваль «Дністровські гостини»	с. Маяки	Гастрономічні конкурси. Конкурс на кращий рецепт рибної юшки.
Листопад			
1 листопада	Міжнародний фестиваль вина «Сербетоарявінулуй» (Свято вина)	м. Рені, парк «Перемога»	Метою фестивалю є відновлення глибоких традицій виноробства, презентація гостям фестивалю самобутності і культури регіону; виставка-продаж вин, майстер-класи з виготовлення вина.

Джерело: складено автором за матеріалами [13]

Фірмові страви, що притаманні регіону мають вплив на вибір місця відпочинку, а задоволення туристичного попиту і подальший розвиток гастрономічного туризму переміщуються у площину формування нових туристичних продуктів.

Як інформаційний ресурс також можна використовувати різні гастрономічні рекорди: найбільший вареник у Полтаві, найбільший млинець у Львові, найсмачніший борщ в Сумах, 10 видів фаршмака в Одесі тощо.

Також значну роль у просуванні гастрономічного туризму відіграє популяризація національної кухні у багато чисельних телевізійні шоу, конкурсах та презентаціях гастрономічного напрямку. Перспективним є розробка турпродуктів, що включають об'єкти сільського та подієвого туризму та елементи гастрономічного туризму.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Гастрономія стала невід'ємним елементом ознайомлення з культурою та стилем життя відвідуваної території. Вона являє собою можливість активізувати та диверсифікувати туризм, сприяє місцевому економічному розвитку, включаючи різні сектори економіки (виробництво, заклади харчування, продовольчі ринки тощо).

Туризм є перспективним напрямком розвитку економіки України. Сьогодні популярним стає такий вид гастрономічного туризму, як монотуризм, тобто тематичні тури, присвячені куштуванню певного виду продукції. Місцеву кухню можна розглядати як туристичний ресурс територій, що дозволяє створити нові туристські продукти, відкрити нові туристські дестинації. Зв'язок гастрономії та туризму сприяє збільшенню припливу туристів, подовженню термінів перебування туристів у певному регіоні або країні, збільшує прибуток від туризму. Комбінаторні спроможності гастрономічного туризму, що активно використовуються в європейській практиці, відкривають його перспективи у вітчизняній туристичній сфері, зокрема у підвищенні зайнятості місцевого населення та зміцненні конкурентоспроможності агропромислових, рекреаційних та сільськогосподарських регіонів, а також багатонаціональних територій нашої країни.

В Україні гастрономічний туризм на даний час не досить добре розвинений, але вже заснована достатня кількість унікальних автентичних гастрономічних турів та фестивалів, які створюють передумови для формування конкурентоспроможного туристичного продукту гастрономічного туризму на міжнародному та внутрішньому ринках. Україна має багато ресурсів для розвитку гастрономічного туризму, досить добре розвинене виноробство.

ЛІТЕРАТУРА

1. Українська кухня в топ-10 найсмачніших страв світу.- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bdzhola.com/news/ukrajinska-kuhnja-v-top-10-najsmachnishih-strav-svitu>
2. World Tourism Organization .- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www2.unwto.org/ru>
3. Глушко В. О. Гастрономічний туризм як окремий вид у туризмі: поняття, сутність, класифікація // Торгівля і ринок України – 2016. – Вип. 39-40. С. 166-175.
4. Шандор, Ф. Ф. Сучасні різновиди туризму : підручник / Ф. Ф. Шандор, М. П. Кляп. - К. : Знання, 2013. - 334 с.
5. Офіційний сайт Всесвітньої асоціації гастрономічного туризму. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldfoodtravel.org>.
6. Кукліна Т. С. Гастрономічний туризм на туристичному ринку України / Т.С. Кукліна // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sworld.com.ua/konfer30/682.pdf>.
7. Расулова А.М. Потенціал ресторанного бізнесу у розвитку гастрономічного туризму України. / А. М. Расулова // Економіка та держава, 2015. – № 5. – С. 78–83.
8. Корнілова В. В. Сучасні тенденції розвитку гастрономічного туризму / Корнілова В. В. // Ефективна економіка № 2. – 2018. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/37.pdf.
9. Омельницька В. О. Аналіз світового ринку послуг гастрономічного туризму / В. О. Омельницька // Молодий вчений. – 2018. - № 9 (61). - С. 506 – 511.
10. Омельницька В. О. Сучасний стан ринку послуг гастрономічного туризму України / В. О. Омельницька // Економічні студії. – 2018. - № 2 (20). - С. 121 – 126.
11. Гастрономічні фестивалі України - 2018: куди навідатися, чим поласувати? [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

https://ye.ua/gurman/34214_Gastronomichni_festivali_Ukrayini_2018__kudi_navidatisya_chim_polasuvati.html.

12. Асоціація сприяння розвитку гастрономічного та винного туризму в Україні .-[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agvt.nuft.edu.ua/>

13. Одеська ОДА сформує Календар подієвих заходів на 2020 рік .- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://oda.odessa.gov.ua/news/odeska-oda-sformue-kalendar-podievih-zahodiv-na-2020-rik>

REFERENCES

1. Ukrainska kuhnia v top-10 naismachnishykh strav svitu. (2016). Retrieved from: <https://bdzhola.com/news/ukrajinska-kuhnja-v-top-10-najsmachnishih-strav-svitu>
2. World Tourism Organization (2020). Retrieved from: <http://www2.unwto.org/ru>
3. Hlushko V. O. (2016). Gastronomic Tourism As A Separate Type Of Tourism: Concept, Essence, Classification [Hastronomichniy turizm yak okremiy vyid u turizmi: poniattia, sutnist, klasyfikatsiia]. *Trade And Market Of Ukraine - Torhivlia i rynek Ukrainy*. Is. 39-40, 166-175.
4. Shandor, F. F., Kliap M. P. (2013). *Modern varieties of tourism* [Suchasni riznovydy turizmu]. K. : Znannia, 2013.
5. The official site of World Food Travel Association (2020). Retrieved from: <http://www.worldfoodtravel.org>.
6. Kuklina T. S. (2013). Gastronomical tourism on ukrainian tourism market [Hastronomichniy turizm na turystychnomu rynku Ukrainy]. Retrieved from: <http://www.sworld.com.ua/konfer30/682.pdf> [in Ukrainian].
7. Rasulova A.M. (2015). Restaurant Business Potential In The Development Of Ukrainian Gastronomic Tourism [Potensial restorannoho biznesu u rozvytku hastronomichnoho turizmu Ukrainy]. *Ekonomika ta derzhava*, Is. 5, 78–83 [in Ukrainian].
8. Kornilova V. V. (2018). The Modern Trends Of Gastronomic Tourism Development [Suchasni tendentsii rozvytku hastronomichnoho turizmu] *Efektivna ekonomika*. Is. 2. Retrieved from: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/37.pdf [in Ukrainian].
9. Omelnytska V. O. (2018). Analysis Of The Global Market Of Gastronomic Tourism Services [Analiz svitovoho rynku posluh hastronomichnoho turizmu]. *Molodyi vchenyi*. Vol. 9 (61), 506-511. [in Ukrainian].
10. Omelnytska V. O. (2018). Modern Condition Market Of Gastronomic Market Services Of Ukraine [Suchasnyi stan rynku posluh hastronomichnoho turizmu Ukrainy]. *Ekonomichni studii*. Vol. 2 (20), 121-126. [in Ukrainian].
11. Gastronomic festivals of Ukraine-2018: where to visit, what to eat? Retrieved from: https://ye.ua/gurman/34214_Gastronomichni_festivali_Ukrayini_2018__kudi_navidatisya_chim_polasuvati.html.
12. *Association of assistance wine and gastronomic tourism of Ukraine* (2020). Retrieved from: <http://agvt.nuft.edu.ua/>
13. *Odesa Regional State Administration will create a Calendar of events for 2020* (2020). Retrieved from: <https://oda.odessa.gov.ua/news/odeska-oda-sformue-kalendar-podievih-zahodiv-na-2020-rik>

ПЕТРУШЕНКО М. М.

д-р екон. наук,

завідувача відділу економічного регулювання природокористування

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: petrushenkom@gmail.com

ORCID: 0000-0003-0098-7872

«ІНКЛЮЗИВНА ЕКОНОМІКА ДОСВІДУ» – ОЗДОРОВЧА РЕКРЕАЦІЯ: ВІД ВИРОБНИЧОГО ДО СПОГЛЯДАЛЬНОГО ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ

Актуальність. На практичному рівні економічного забезпечення соціальної та екологічної політики держави виникає необхідність поєднання підходу індустрії вражень із доступністю та включеністю якомога більшої частини населення та бізнесу в цю індустрію послуг, передусім, у сферу оздоровчої рекреації.

Мета та завдання. Мета статті полягає в теоретичному обґрунтуванні чинників оздоровчої рекреації, що відповідають концепціям сталого інклюзивного розвитку та економіки досвіду в рекреаційному природокористуванні.

Результати. Інклюзивну економіку досвіду визначено як систему суспільних відносин, у якій для максимальної кількості агентів максимізуються їх економічні можливості, пов'язані з досвідом (враженнями, емоціями, відчуттями, спогадами) як специфічною особливо цінною (в психо-емоційному, естетичному та іншому сенсі) послугою. Концептуалізовано розвиток інклюзивної економіки вражень у рекреаційному природокористуванні на основі поведінкового, інвайронментального, соціо-природного, екологічного та соціально-ринкового підходів з метою регулювання еколого-економічних відносин в умовах трансформації екстрактивних економічних, а також політичних і соціальних інститутів в інклюзивні щодо забезпечення добробуту населення.

Висновки. Запропоновано методологічний підхід до обґрунтування сутнісної складової добробуту, яка опосередкована протиріччям «досвід / враження – інклюзія», що дозволяє за умови системної підтримки з боку держави та забезпечення якості навколишнього природного середовища створити підґрунтя для залучення довгострокових інвестицій у ті економічні галузі, вплив яких на добробут є максимальним, передусім, оздоровчу рекреацію. Вдосконалено методологічні принципи дослідження природокористування, а саме: принцип генетичної єдності (включеності) природи і суспільства, принцип опосередкованості (всеосяжності) ролі суспільного виробництва у взаємозв'язку «суспільство – природа», принцип відтворення (відповідальності) природи.

Ключові слова: економіка вражень, рекреаційне природокористування, здоров'я, добробут, інклюзивний підхід.

PETRUSHENKO M. M.

Dr. Econ. Sciences

Head of Department,

Institute of Market Problems and Economic&Ecological Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29,

Odesa, Ukraine, 65044

E-mail: petrushenkom@gmail.com

ORCID: 0000-0003-0098-7872

“INCLUSIVE EXPERIENCE ECONOMY” – WELLNESS AND RECREATION: FROM PRODUCTION TO CONTEMPLATIVE NATURE MANAGEMENT

Topicality. At the practical level of economic support for social and environmental policies of the state, there is a need to combine the approach of the experience industry with the accessibility and involvement of as many people and businesses as possible in this service industry, above all, in the field of wellness and recreation.

Aim and tasks. The purpose of the article is to theoretically substantiate the factors of wellness and recreation that meet the concepts of sustainable inclusive development and experience economy in recreational nature management.

Research results. *The inclusive experience economy is defined as a system of social relations in which for the maximum number of agents their economic opportunities related to experience (impressions, emotions, feelings, memories) are maximized as a specific especially valuable (in psycho-emotional, aesthetic and other sense) service. The development of the inclusive experience economy is conceptualized in recreational nature management based on behavioral, environmental, socio-natural, eco-friendly and social-market approaches, in order to regulate ecological and economic relations in the conditions of transformation of extractive economic as well as political and social institutions into inclusive ones for ensuring human well-being.*

Conclusion. *The methodological approach to substantiation of the essential component of well-being is proposed, which is mediated by the contradiction of “experience / impression – inclusion” and allows, subject to systematic state support and environmental quality assurance, to create a basis for attracting long-term investment in those economic sectors whose impact on well-being is, above all, wellness and recreational. Methodological principles of environmental research are improved, namely: the principle of genetic unity (inclusiveness) of nature and society, the principle of indirectness (comprehensiveness) of the role of social production in the interconnection “society – nature”, the principle of reproduction (responsibility) of nature.*

Keywords: *experience economy, recreational nature management, health, well-being, inclusive approach.*

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Досвід, зокрема, така його важлива складова як враження є одним із визначальних чинників розвитку конкурентних економічних відносин в умовах Industry 4.0. Із теоретичного погляду економіка досвіду (*experience economy*) є напрямом поведінкової економіки. В більш вузькому розумінні економіка вражень / досвіду пов'язана зі сферою послуг (планування урбо-ландшафтів, архітектурний дизайн, віртуальні розваги, хорека, оздоровча рекреація тощо), яка орієнтована на вибагливого до нових емоцій, відчуттів і вражень платоспроможного споживача. В контексті поширення сфери економіки досвіду на споживачів із середнім рівнем платоспроможності та потребами нового досвіду, що актуально, передусім, для урбанізованих (як правило, приморських чи гірських) територій – густозаселених туристичних мега-локацій, особлива увага повинна приділятися сфері відпочинку та поліпшення здоров'я населення. При цьому основою вражень є природне середовище, що оберігається та надається державою рекреантам на принципі рівних можливостей. Оздоровча рекреація в міських агломераціях є сферою, в якій збалансовуються недоліки напруженого режиму праці населення та техногенного середовища урбанізованої території її широкими фінансовими та інноваційними можливостями для організованого відпочинку, попередження захворювань і поліпшення здоров'я. Як правило, рекреація як соціально-економічне явище відновлення сил із використанням природних ресурсів доцільна для людей, які працюють у великих містах; водночас поєднання рекреації з туризмом робить її затребуваною незалежно від місця проживання чи роботи людей, або інших соціальних чинників. На загальнодержавному рівні забезпечення здорових умов життя та праці населення є одним із головних завдань соціальної та економічної політики, і тому рекреація має бути включена в державну стратегію та програми розвитку міст і регіонів. Проте в Україні ситуація з оздоровчою рекреацією не зовсім відповідає цим вимогам: в Стратегії розвитку туризму та курортів [1] пропонується поетапне відродження лікувально-профілактичних закладів, але їх рекреаційна функція та створення рекреаційних об'єктів практично не розглядаються. Необхідний на загальнодержавному рівні процес відновлення сил (відтворення трудового потенціалу) не знаходить свого адекватного відображення також і в Національній стратегії реформування системи охорони здоров'я в Україні [2].

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Фундаментальні (Г. Шульце (G. Schulze) [3]; Б. Пайн (B. Pine), Дж. Гілмор (J. Gilmore) [4]) та новітні, зокрема, пов'язані зі сферою туризму (С. Чанг (S. Chang) [5]; М. Хуттер (M. Hutter) [6]; М. Маслова (M. Maslova) [7]; Д. Квадрі-Фелітті (D. Quadri-Felitti), А. Фьоре (A. Fiore) [8]; А. Стасяк (A. Stasiak) [9]; І. Єоман (I. Yeoman), У. МакМаон-Бітті (U. McMahon-Beattie) [10]) положення економіки досвіду, якщо їх спроектувати в площину економіко-екологічних відносин (Б. Буркинський, В. Степанов, С. Харічков [11]; Дж. Драйзек (J. Dryzek) [12]; [13]; Н. Ковальова, Н. Хумарова [14]), мають високу концентрацію спільних (взаємозв'язок на концептуальному рівні: «економіка досвіду / вражень – економіка природокористування та охорони довкілля») положень, передусім, у сфері рекреаційного природокористування [15–17], розвиток якого в Україні відображено в роботах [18]; [19]. Питання управління / регулювання природокористуванням висвітлено в роботах [20–23], зокрема, в сфері рекреації – в роботі [24].

Питання інклюзивності економіки нерозривно пов'язані з темою сталого розвитку. Зокрема, дослідники Дж. Гупта (J. Gupta), К. Вегелін (C. Vegelin) [25] проводять діагноз інклюзивності Цілей

сталого розвитку 2030. Практична реалізація таких досліджень полягає, передусім, у створенні соціальних, економічних і політичних інклюзивних інститутів [26].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Між тим на практичному рівні економічного забезпечення соціальної та екологічної політики держави виникає необхідність поєднання підходу індустрії вражень із доступністю та включеністю якомога більшої частини населення та бізнесу в цю індустрію. Йдеться про використання навколишнього природного середовища як сукупності об'єктів, які прямо чи опосередковано пов'язані з можливістю одержати нові враження та підвищити при цьому якість життя; переважно – про рекреацію та оздоровлення з використанням природних умов і ресурсів. У цьому сенсі є необхідність додаткових досліджень.

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Отже, мета дослідження полягає в теоретичному обґрунтуванні чинників оздоровчої рекреації, що відповідають концепціям сталого інклюзивного розвитку та економіки досвіду в рекреаційному природокористуванні. Відповідно, завдання дослідження такі:

- концептуалізувати аспекти розвитку інклюзивної економіки досвіду у рекреаційному природокористуванні;
- удосконалити методологічні принципи дослідження природокористування в рекреаційній сфері на основі інтегрування екологічного та інклюзивного підходів.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Економіка вражень в еволюційному контексті більше зрозуміла західному суспільству [27], в якому, починаючи з 1990-х років, значно підвищився рівень життя, і люди (що завжди бажали «хліба та видовищ») стали спроможними сплачувати за послуги, пов'язані з новим досвідом, емоціями та враженнями. В маркетинговому контексті [4] також західний світ значно випередив країни, що й досі знаходяться в перманентно перехідному стані. З «інклюдзією» ситуація дещо інша: країни, в яких так чи інакше був розвинений соціалізм, принаймні номінально мали досвід вирівнювання доступу та включеності громадян до процесів одержання благ, в тому числі, пов'язаних із новими враженнями (передусім, йдеться про організований відпочинок у поєднанні з широкою географією туризму). З огляду на це, така історична специфіка виправдовує встановлення взаємозв'язків між економікою досвіду та інклюзивним розвитком у сучасній Україні. Проте за умови, що практична реалізація «інклюзивної економіки вражень» при державній підтримці відбувається на основі суспільних благ і має поряд із економічним також соціальний і екологічний ефект.

В контексті оцінки стану оздоровчої рекреації в середньому за регіонами України в 2018 [28; 29] році домогосподарства:

- при значному збільшенні доходів спрямували б додаткові кошти передусім на *лікування* (близько 50%) та *відпочинок* (близько 55%) (потім – на: житло, одяг, взуття, їжу);
- за оцінкою матеріального добробуту відносять себе *до бідних* (70-80%);
- вважають, що найбільша цінність – *здоров'я* – для більш ніж 70% населення (сім'я, діти – 20%);
- вважають, що за добробут має нести відповідальність як *держава*, так і вони самі – до 60%;
- вважають, що їх матеріальний стан за останні та наступні 12 місяців залишиться та залишиться *без змін* та / або гірше, 70-80%;
- вважають, що наступні 12 місяців для розвитку економіки України будуть без будь-яких відчутних змін або *несприятливі*, 60%.

Ці дані доводять:

- необхідність актуалізації *інклюзивного* підходу;
- цільова функція державної політики – це максимізація *добробуту* (з визначенням в його структурі основної частки – здоров'я);
- як наслідок попереднього – роль оздоровчої *рекреації* (*wellness and recreation*; в англійській літературі широко вживаним є *wellness tourism*) постійно зростає.

Основа оздоровчої рекреації – рекреаційне середовище, що включає рекреаційні природні ресурси [22] та більш широко – компоненти навколишнього природного середовища, які можуть бути задіяні для надання рекреаційних послуг населенню.

Методологічні принципи дослідження природокористування (рис. 1) [11] є підґрунтям для управління розвитком оздоровчої рекреації (що пов'язана з так званим «споглядальним» природокористуванням), зокрема, в межах урбанізованих територій. У широкому розумінні еколого-економічні відносини включають взаємодії та зв'язки між суб'єктами діяльності щодо виробництва, споживання, обміну та розподілу продукції та послуг і які мають екологічні інтереси, прямо чи

опосередковано пов'язані з їх економічною діяльністю. Регулювання цих відносин – це прерогатива держави, оскільки еколого-економічні транзакції стосуються природних ресурсів, які знаходяться в державній власності, а також спричиняють зовнішні ефекти, що впливають на третіх осіб.



Рис. 1. Інклюзивність методологічних принципів природокористування як основа екологічно орієнтованого управління оздоровчою рекреацією

Джерело: розроблено автором

«Протягом останніх кількох років світ говорить про необхідність більш соціально-інклюзивного підходу до генерації економічного зростання. Інклюзивність означає те, що більшість членів суспільства відчувають на собі результати економічного зростання» [30]. Принципи, представлені на схемі 1, є інклюзивними: людина «включена» в природу, і довкілля «поширюється» на будь-які суспільні відносини.

Оздоровча рекреація в територіально-галузевій структурі економіки відноситься до сфери послуг. При цьому можна проводити аналогії між послугами оздоровчої рекреації та екосистемними послугами [31]. Завдяки поступовій переорієнтації економічних відносин з потреб агресивного економізму на потреби суспільного розвитку рекреаційні, туристичні та інші послуги все більше домінують над виробництвом, а послуги з урахуванням «досвіду» [4] клієнта – над обслуговуванням. Зростання сектора економіки досвіду є неминучим наслідком достатку: за наявності «зайвих» грошей відкривається шлях до нових, більш досконалих задоволень, які пов'язані з емоціями, почуттями та досвідом [32].

Для зрозуміння нових тенденцій розвитку оздоровчої рекреації як сфери, в якій можна поєднати на перший погляд діаметрально протилежні економіку досвіду та інклюзивну економіку, надамо визначення «інклюзивної економіки досвіду». Отже, інклюзивна економіка досвіду – це

система суспільних відносин, у якій для максимальної кількості агентів максимізуються їх економічні можливості, пов'язані з досвідом (враженнями, емоціями, відчуттями, спогадами) як специфічною особливо цінною (в психо-емоційному, естетичному та іншому сенсі) послугою. В сфері природокористування ця система ускладнюється і в розумінні відносин (еколого-економічних: «суспільство – економіка – природа»), і в розумінні досвіду (в суб'єктивно-об'єктивному сенсі: сприйняття агентами природи як об'єкту вражень, емоцій тощо). У практичній площині, оскільки економіка досвіду пов'язана з високим рівнем платоспроможності споживачів, більші перспективи для розвитку вона має в міських агломераціях, ніж в інших населених пунктах.

Роль держави в розвитку інклюзивної економіки вражень у природокористуванні активується переважно через функції координування та регулювання еколого-економічної діяльності. Тобто держава мінімально втручається в життя та діяльність громадян, сприяючи при цьому діалогу з активною частиною громадянського суспільства, вирішуючи конфліктні ситуації з приводу природних ресурсів і забруднення довкілля та встановлюючи правила гри між агентами. Проте держава виконує функцію контролю з метою забезпечення екологічної безпеки, а також інші не менш важливі функції управління: встановлення цілей інклюзивного розвитку; формування та реалізацію програм розвитку комплексних об'єктів і територій природокористування; стимулювання екологічно відповідальної діяльності.

В концептуальному інклюзивному підході (рис. 2) охоплено такі три ключові аспекти, що відповідають філософії цього дослідження: економіка досвіду як гносеологічний аспект; рекреаційне природокористування – онтологічний аспект; інституціоналізм як основа методології (що з антропоцентричних позицій можна представити як взаємозв'язок «гомо економікус – гомо екологікус – гомо соціаліс» [12; 33]). Третій аспект означає не тільки і не стільки вагомість управління в складі концепції інклюзивної економіки вражень у природокористуванні, а відповідь на питання «яким чином, за допомогою яких методів і досліджувати, і впливати на предмет дослідження – навколишнє середовище, відображене в екологічній свідомості та поведінці агентів». Реальність такого впливу залежить від того, чи вдалося побудувати інклюзивні економічні, політичні та соціальні інститути.

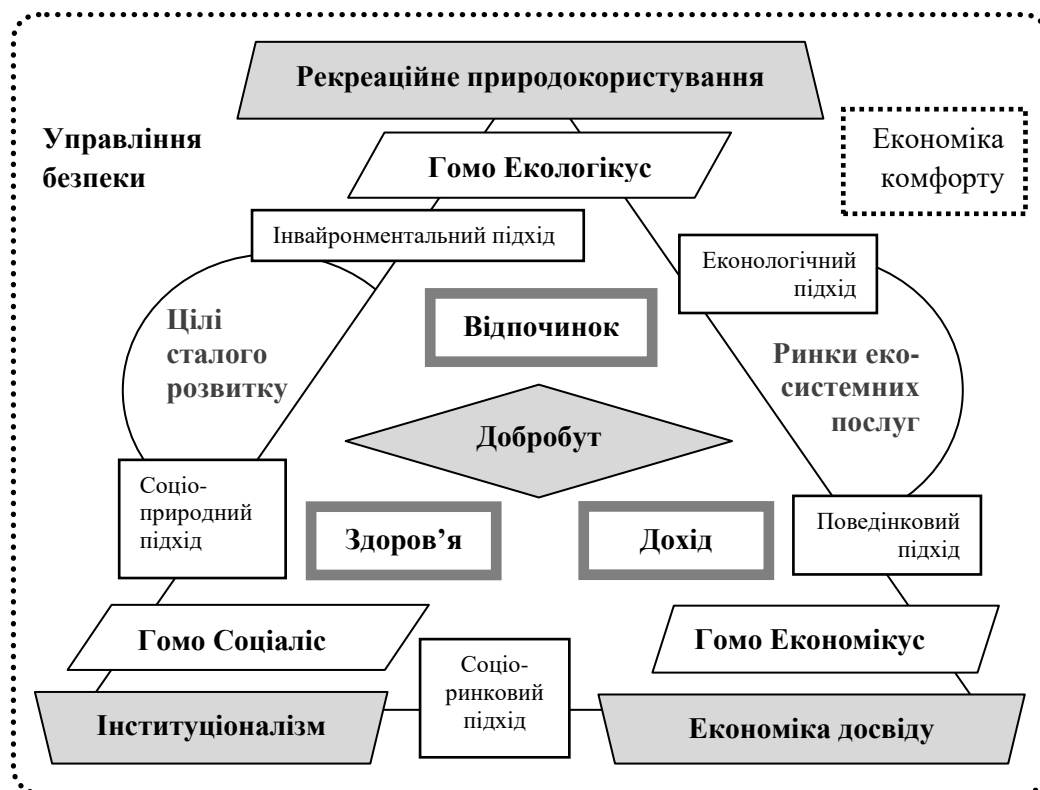


Рис. 2 Взаємозв'язок інклюзивної економіки досвіду та рекреаційного природокористування як концептуальна основа управління оздоровчою рекреацією

Джерело: розроблено автором

Інвайронментальний (гомо екологікус цінує, передусім, навколишнє природне середовище; пріоритет екологічно спрямованих Цілей сталого розвитку та екологічної ефективності заходів) і соціо-природний (компроміс у діях гомо соціаліс і гомо екологікус: у рівній мірі цінуються соціальне та природне навколишнє середовище; пріоритет узгодженості соціально та екологічно спрямованих ЦСР, а також соціальної та екологічної ефективності заходів) підходи застосовуються при дослідженні рекреації як еколого-соціального явища – організованого відпочинку та відновлення сил людей на основі природи без заподіяння їй шкоди. Еконологічний підхід: гомо економікус поступається своєю перевагою домінування на користь гомо екологікус; розвиток ринків екосистемних послуг. Соціо-ринковий підхід (рівноважна взаємодія гомо соціаліс і гомо економікус; досягається завдяки діям інклюзивних інститутів): на мікрорівні економіка досвіду пов'язана з маркетингом, досвід / враження розглядається як спосіб просунення товару за дуже високу ціну (з інклюзією немає нічого спільного); на макрорівні економіка досвіду пов'язана з брендом держави, в стандартах найбільш розвинених країн – оздоровча рекреація в поєднанні з досвідом / враженнями. Поведінковий підхід: є універсальним для дослідження соціально-психологічних аспектів оздоровчої рекреації як основної сфери інклюзивної економіки вражень.

Всупереч тому, що оздоровча рекреація в структурі національної економіки та ВВП України майже не відображена як впливова складова (відсутня як самостійна галузь господарювання; важко відобразити відсоток доходів, спричинений підвищенням працездатності трудових ресурсів унаслідок оздоровлення та відпочинку населення), загальносвітові тенденції спонукають підвищувати акцент уваги до цієї сфери. В центрі уваги – добробут (в якому фізичне, духовне та емоційне здоров'я нерозривно поєднане зі здоров'ям соціальним і фінансовим) як орієнтир збалансованого соціально-ринкового інклюзивного розвитку оздоровчої рекреації, передусім, в міських агломераціях, де є платоспроможний попит на відпочинок і оздоровлення.

Наведені нижче імперативи (рис. 3) виходять за межі концепції сталого розвитку, повертають до розуміння сутності добробуту та встановлюють довгострокові орієнтири збалансованого (соціально-ринкового, інклюзивного, інноваційного) розвитку оздоровчої рекреації в Україні.

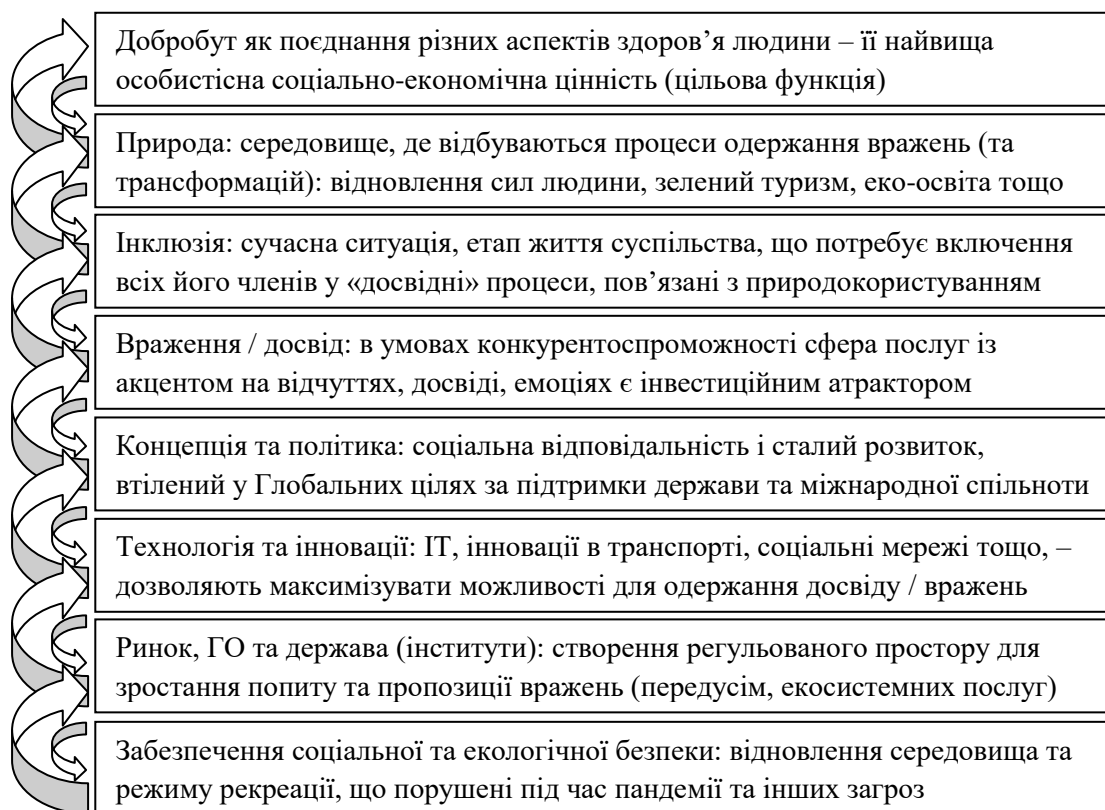


Рис. 3 Імперативи розвитку інклюзивної економіки досвіду як сучасної концепції розвитку оздоровчої рекреації

Джерело: розроблено автором

Як зазначено вище, «центральною» імперативом є добробут (у вузькому значенні – відповідний показник) як відображення цінностей агентів. Цей імператив має інтегральний характер, який проявляється в поєднанні взаємозв'язків між основними складовими концепції інклюзивної економіки досвіду в природокористуванні (рис. 4). В Україні, особливо в межах урбанізованих територій, найбільш цінними складовими добробуту є здоров'я та відпочинок, а також комфортне житло та ін. Необхідність агломерації як форми організації територіального утворення пояснюється подвійністю, а отже, безумовною актуальністю існуючих проблем: значна кількість негативних питань виникає у субрегіонах, оскільки центр (велике місто) не має повноважень на їх територіях, а невеликі міста і поселення не мають достатнього управлінського інструментарію для реалізації оперативних рішень. З огляду на це держава не може стояти осторонь процесів формування та розвитку ринкових відносин, в яких визначальним є саме інклюзивний механізм у його політичному, економічному та соціальному проявах.

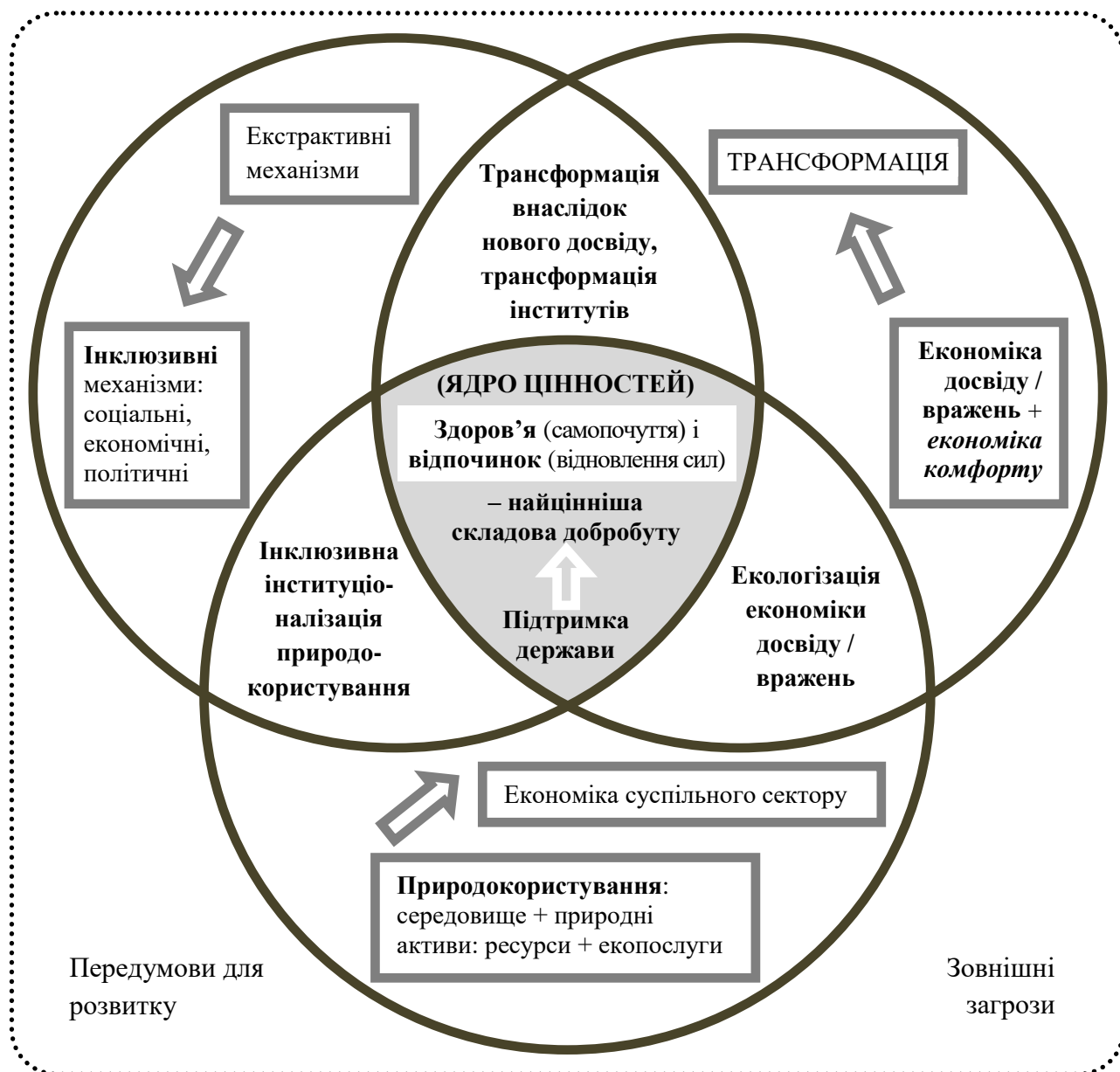


Рис. 4 Взаємозв'язок «природокористування – інклюзія – досвід» через «ядро» цінностей
Джерело: розроблено автором

Виходячи з рекомендацій ООН [26, с. 62-63], більш включені економічні інститути, що пов'язані з формуванням регуляторної (право власності, трудове законодавство тощо), антикорупційної та фінансово-кредитної політики, є визначальним рівнем доходу в країні. (При

цьому «деякі міжнародні дослідження припускають зворотний порядок причинності; зокрема, що рівень доходу, освіти та економічного зростання призводять до зміцнення інститутів, а не навпаки»). Поряд із цим якість політичних інститутів (проте не рівень проведення політичних виборів) є визначальним чинником сталого розвитку: всеохоплююче управління зменшує рівень бідності та підвищує показники людського розвитку (зниження рівня дитячої смертності, зростання якості освіти та підвищення рівня здоров'я населення). Щодо соціальних інклюзивних інститутів: рівень довіри соціуму до влади позитивно впливає на темпи економічного зростання. Визначальною є роль правозахисних організацій у контексті взаємозв'язків між бідністю, соціальною дискримінацією та захистом прав людини. Поряд зі зміцненням окремо соціальних, політичних та економічних інститутів украй важливими є узгодженість між їх діями, а також формування демократичних традицій (які унеможливають повернення до екстрактивності інститутів) при проведенні інституційних реформ, які самі по собі є нормальним еволюційним явищем.

Висновки та перспективи подальших досліджень. В дослідженні концептуалізовано розвиток інклюзивної економіки вражень у рекреаційному природокористуванні на основі поведінкового, інвайронментального, соціо-природного, екологічного та соціально-ринкового підходів з метою регулювання еколого-економічних відносин в умовах трансформації екстрактивних економічних, а також політичних і соціальних інститутів в інклюзивні щодо забезпечення добробуту населення. Запропоновано методологічний підхід до обґрунтування сутнісної складової добробуту (включає фізичне, ментальне, соціальне і фінансове здоров'я), яка опосередкована протиріччям «досвід враження (економічний атрибут забезпеченості, повноти відчуття та комфорту) – інклюзія (соціальний атрибут протидії виключеності, ізолюваності, недоступності)» та є джерелом і водночас наслідком (цільовою функцією) розвитку та позитивної трансформації відносин у системі «суспільство – природа – економіка», що дозволяє за умови (обмеження) системної підтримки з боку держави та забезпечення якості навколишнього природного середовища створити підґрунтя для залучення довгострокових інвестицій у ті економічні галузі, вплив яких на добробут є максимальним, передусім, оздоровчу рекреацію. Вдосконалено методологічні принципи дослідження природокористування (як ключової категорії для розуміння протиріч сталого розвитку) на основі інтегрування екологічного та інклюзивного підходів, а саме: принцип генетичної єдності (включеності) природи і суспільства, принцип опосередкованості (весесяжності) ролі суспільного виробництва у взаємозв'язку «суспільство – природа», принцип відтворення (відповідальності) природи, що є підґрунтям для проектування економіки вражень у площину інклюзивної економіки на рівні стадій і галузей природокористування – підґрунтя для розвитку оздоровчої рекреації, передусім, у межах урбанізованих територій. Обґрунтовано взаємозв'язок «природокористування – економіка досвіду / вражень – інклюзивне зростання» на концептуальному рівні, що полягає у визначенні імперативів розвитку пріоритетних еколого-соціальних сфер і галузей національного господарства і дозволяє інтегрувати діяльність довкола загальної цінності – добробуту як поєднання різних аспектів здоров'я людини (фізичне, духовне та емоційне здоров'я нерозривно поєднане зі здоров'ям соціальним і фінансовим) з урахуванням інклюзивності Цілей сталого розвитку та забезпечення формування регульованого ринку екосистемних послуг.

Подальші розробки пов'язані з тим, що управління соціально-економічним розвитком, в тому числі рекреацією міських агломерацій вимагає передусім створення організаційної структури, адекватної масштабу та складності цього об'єкту управління. В Україні поняття «агломерація» не формалізоване, хоча вже кілька десятиліть назріла необхідність поєднання в єдиній функціональній структурі принаймні міста-мільйонники з їх приміськими територіями. Як і в багатьох країнах із низьким рівнем економічного розвитку, в Україні відсутні політичні, економічні та соціальні інститути, що дозволяють координувати урбанізаційні та тим більше рекреаційні соціально-економічні процеси, що мають бути вирішені із залученням додаткових інвестицій. Окрім того, актуальність розвитку оздоровчої рекреації в міських агломераціях посилюється через поширення протягом останнього десятиліття інтересів населення, що пов'язані зі здоровим способом життя, спортом і фітнесом, правильним харчуванням, екологією тощо. (Пандемія 2019 внесла свій розлад в стабільність економіки, що вже в найближчому майбутньому можна частково компенсувати розвитком так званої економіки комфорту). Відповідно, структура управління в сфері «рекреація – туризм – оздоровлення» має відповідати вказаній тенденції як за складністю ієрархії, так і за диференціацією функцій.

ЛІТЕРАТУРА

1. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2017). *On approval of the Tourism and Resort Development Strategy for the period up to 2026* (№168-p. 16.03.2017). Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/npas/249826501>.
2. Ministry of Health of Ukraine. (2014). *National Strategy for Healthcare Reform in Ukraine for the period 2015-2020*. Retrieved from <https://moz.gov.ua/uploads/0/691-strategiya.pdf>.
3. Schulze, G. (1993). *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*. New York: Campus Verlag, 765 p.
4. Pine, B. J. II, & Gilmore, J. (1998). Welcome to the experience economy. *Harvard Business Review*, July-August, 97-105. Retrieved from <https://hbr.org/1998/07/welcome-to-the-experience-economy>.
5. Chang, S. (2018). Experience economy in hospitality and tourism: Gain and loss values for service and experience. *Tourism Management*, 64(C), 55-63. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.08.004>.
6. Hutter, M. (2018) The role of newness in the experience economy. In: Rammert, W., Windeler, A., Knoblauch, H., Hutter, M. (eds.) *Innovation Society Today*. Springer VS, Wiesbaden, 149-164 https://doi.org/10.1007/978-3-658-19269-3_7.
7. Maslova, M. (2017). Revisiting tourism experience in the experience economy: Sociological and psychological perspectives. *SSRN Electronic Journal*. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3061439>.
8. Quadri-Felitti, D., & Fiore, A. M. (2012). Experience economy constructs as a framework for understanding wine tourism. *Journal of Vacation Marketing*, 18(1), 3–15. <http://dx.doi.org/10.1177/1356766711432222>.
9. Stasiak, A. (2013). New spaces and forms of tourism in experience economy. *Turyzm*, 23(2), 59-67. <https://doi.org/10.2478/tour-2013-0012>.
10. Yeoman, I., & McMahon-Beattie, U. (2019). The experience economy: Micro trends. *Journal of Tourism Futures*, 5(2), 114-119. <https://doi.org/10.1108/JTF-05-2019-0042>.
11. Буркинський Б. В., Степанов В. М., Харичков С. К. Економіко-екологічні основи регіонального природопольовання і розвитку // ІПРЭІ НАН України. – Одеса: Фенікс, 2005. 575 с.
12. Dryzek, J. S. (1996). Foundations for environmental political economy: The search for homo ecologicus? *New Political Economy*, 1(1), 27-40. <https://doi.org/10.1080/13563469608406236>.
13. Петрушенко М. М. Прогнозування та регулювання розвитку національної економіки: соціоприродні й економічні протиріччя : монографія. – Суми : Університетська книга, 2013. – 336 с.
14. Ковалева Н. Г., Хумарова Н. И. Функции хозяйственного контроля, экологического аудита и экспертизы в формировании рыночных отношений // Природоохранное регулирование в рыночных отношениях. – Одесса: ИПРЭІ НАНУ, 1998. – С. 184-194.
15. Кислий В. М., Шевченко Г. М. Аналіз передумов формування ринку рекреаційних послуг в Україні // Механізм регулювання економіки. – 2007. – №2. – С. 27-36.
16. Кислий В. М., Шевченко Г. М. Роль та місце природно-рекреаційної сфери в системі територіально-економічних відносин // Екологічний менеджмент у загальній системі управління : тези VII щоріч. Всеукр. наук. конф. (м. Суми, 24–25 квітня 2007 р.). Суми : СумДУ, 2007. С. 31–34.
17. Shevchenko, H. M., Pakhomov, V. M., & Petrusenko, M. M. (2016). Economic and legal issues of rural and recreational land use in Ukraine. *Economic Annals-XXI*, 1-2(156), 54-58. <https://doi.org/10.21003/ea.V156-0012>.
18. Cherchuk, L. M. (2008). Evaluation of current state and prospects for recreational nature management development in Ukraine. *Actual Problems of Economics*, 6, 180-186.
19. Шевченко Г. М. Прогнозування розвитку рекреації в Україні : соціально-економічний еквілібріум : монографія. – Суми: Університетська книга, 2017. – 336 с.
20. Martienko, A., & Khumarova, N. (2017). Improvement of the administration system in the field of natural resources use. *Economics. Ecology. Socium*. 1(1), 71-81.
21. Petrusenko M. M., & Shevchenko, H. M. (2018). Regulation of ecologic-and-economical risks and the responsibility for human well-being: for example of waste management. *Economic Innovations*. 3(68), 165-175. [https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3\(68\).165-174](https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3(68).165-174).
22. Prokopenko, O. V., Kysly, V. M., & Shevchenko, H. M. (2014). Peculiarities of the natural resources economic estimation under the transformational conditions. *Economic Annals-XXI*. 7–8(1), 40-43.
23. Хумарова Н. І. Екологічні цільові програми у системі державного регулювання природокористування // Екологізація економіки як інструмент сталого розвитку в умовах конкурентного середовища. – 2005. – Вип. 15.6. – С. 187-194.

24. Shevchenko, H. M. (2017). Regulatory policy and optimization of investment resource allocation in model of functioning recreation industry. *Baltic journal of economic science*, 3(1), 109-115. <http://dx.doi.org/10.30525/2256-0742/2017-3-1-109-115>.
25. Gupta, J., & Vegelin, C. (2016). Sustainable development goals and inclusive development. *International Environmental Agreements*, 16, 433-448. <https://doi.org/10.1007/s10784-016-9323-z>.
26. United Nations (2016). Global Sustainable Development Report 2016, Department of Economic and Social Affairs, New York, July. 134 p.
27. Volkmann, U. (2007). Das Projekt des schönen Lebens – Gerhard Schulzes „Erlebnisgesellschaft“. *Soziologische Gegenwartsdiagnosen I*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. 75-89.
28. State Statistics Service of Ukraine. (2017). *Ukraine households self-perceived of their income*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
29. State Statistics Service of Ukraine. (2018). *Population's self-perceived of health status and availability of selected types of medical aid*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
30. Kyiv International Economic Forum. (2017). *Inclusiveness of Economy – a new measure of economic growth*. Retrieved from <https://forumkyiv.org/uk/news/inkluzivnist-ekonomiki-nove-mirilo-ekonomichnogo-rostu>.
31. Brussard, P. F., Reed, J. M., & Tracy, C. R. (1998). Ecosystem management: what is it really? *Landscape and Urban Planning*, 40(1-3), 9-20. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(97\)00094-7](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(97)00094-7).
32. Toffler, A. (1970). *Future shock*. New York: Random House.
33. Gintis, H., & Helbing, D. (2015). Homo socialis: An analytical core for sociological theory. *Review of Behavioral Economics*, 2(1-2), 1-59. <https://doi.org/10.1561/105.00000016>.

REFERENCES

1. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2017). *On approval of the Tourism and Resort Development Strategy for the period up to 2026* (№168-p. 16.03.2017). Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/npas/249826501>.
2. Ministry of Health of Ukraine. (2014). *National Strategy for Healthcare Reform in Ukraine for the period 2015-2020*. Retrieved from <https://moz.gov.ua/uploads/0/691-strategiya.pdf>.
3. Schulze, G. (1993). *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*. New York: Campus Verlag. 765 p.
4. Pine, B. J. II, & Gilmore, J. (1998). Welcome to the experience economy. *Harvard Business Review*, July-August, 97-105. Retrieved from <https://hbr.org/1998/07/welcome-to-the-experience-economy>.
5. Chang, S. (2018). Experience economy in hospitality and tourism: Gain and loss values for service and experience. *Tourism Management*, 64(C), 55-63. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.08.004>.
6. Hutter, M. (2018) The role of newness in the experience economy. In: Rammert, W., Windeler, A., Knoblauch, H., Hutter, M. (eds.) *Innovation Society Today*. Springer VS, Wiesbaden, 149-164 https://doi.org/10.1007/978-3-658-19269-3_7.
7. Maslova, M. (2017). Revisiting tourism experience in the experience economy: Sociological and psychological perspectives. *SSRN Electronic Journal*. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3061439>.
8. Quadri-Felitti, D., & Fiore, A. M. (2012). Experience economy constructs as a framework for understanding wine tourism. *Journal of Vacation Marketing*, 18(1), 3–15. <http://dx.doi.org/10.1177/1356766711432222>.
9. Stasiak, A. (2013). New spaces and forms of tourism in experience economy. *Turyzm*, 23(2), 59-67. <https://doi.org/10.2478/tour-2013-0012>.
10. Yeoman, I., & McMahon-Beattie, U. (2019). The experience economy: Micro trends. *Journal of Tourism Futures*, 5(2), 114-119. <https://doi.org/10.1108/JTF-05-2019-0042>.
11. Burkinskiy, B. V., Stepanov, V. M., & Kharichkov, S. K. (2005) Ekonomiko-ekologicheskie osnovy regionalnogo prirodopolzovaniya i razvitiya [Economic and environmental foundations of regional nature management and development]. Odessa: Feniks [in Russian].
12. Dryzek, J. S. (1996). Foundations for environmental political economy: The search for homo ecologicus? *New Political Economy*, 1(1), 27-40. <https://doi.org/10.1080/13563469608406236>.
13. Petrushenko, M. M. (2013). Prognozuvannya ta reguljuvannya rozvytku nacional'noji ekonomiki: sociopryrodni jy ekonomichni protyrichchja: monografija [Forecasting and regulation of the national economy development: socionatural and economical contradictions]. Sumy : VTD “Universytetska knyha” [in Ukrainian].

14. Kovalyova, N. G., & Khumarova, N. I. (1998). Funktsii khozyaystvennogo kontrolya, ekologicheskogo audita i ekspertizy v formirovaniі rynochnykh otnosheniy [The functions of economic control, environmental audit and examination in the formation of market relations]. *Prirodookhrannoe regulirovanie v rynochnykh otnosheniakh. Odessa, 184-194* [in Russian].
15. Kyslyi, V. M., & Shevchenko, H. M. (2007). Analiz peredumov formunannya rynku rekreatsiynykh posluh v Ukraini [Analysis of the preconditions for the formation of recreational services market in Ukraine]. *Mekhanizm rehuliuвання ekonomiky. 2, 27-36* [in Ukrainian].
16. Kyslyi, V. M., & Shevchenko, H. M. (2007). Rol ta mistse pryrodno-rekreatsiinoi sfery v systemi terytorialno-ekonomichnykh vidnosyn [The role and place of the natural-recreational sphere in the system of territorial-economic relations]. *Ekolohichniy menedzhment u zahalnoi systemi upravlinnia. Sumy: SumDU, 31-34* [in Ukrainian].
17. Shevchenko, H. M., Pakhomov, V. M., & Petrushenko, M. M. (2016). Economic and legal issues of rural and recreational land use in Ukraine. *Economic Annals-XXI, 1-2(156), 54-58*. <https://doi.org/10.21003/ea.V156-0012>.
18. Cherchuk, L. M. (2008). Evaluation of current state and prospects for recreational nature management development in Ukraine. *Actual Problems of Economics, 6, 180-186*.
19. Shevchenko, H. M. (2017). Prognozuvannya rozvytku rekreacii v Ukraini: socioalno-ekonomichnyy ekvilibrium: monografiya [Forecasting of recreation development in Ukraine: socioeconomic equilibrium: monograph]. Sumy : VTD “Universytetska knyha” [in Ukrainian].
20. Martienko, A., & Khumarova, N. (2017). Improvement of the administration system in the field of natural resources use. *Economics. Ecology. Socium. 1(1), 71-81*.
21. Petrushenko M. M., & Shevchenko, H. M. (2018). Regulation of ecologic-and-economical risks and the responsibility for human well-being: for example of waste management. *Economic Innovations. 3(68), 165-175*. [https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3\(68\).165-174](https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3(68).165-174).
22. Prokopenko, O. V., Kysly, V. M., & Shevchenko, H. M. (2014). Peculiarities of the natural resources economic estimation under the transformational conditions. *Economic Annals-XXI. 7–8(1), 40-43*.
23. Khumarova, N. I. (2005). Ekolohichni tsilyovi prohramy u systemi derzhavnoho rehuliuвання pryrodokorystuvannya [Environmental target programs in the system of state regulation of nature management]. *Ekolohizatsia ekonomiky yak instrument staloho rozvytku v umovakh konkurentnoho seredovyshcha. 15.6, 187-194* [in Ukrainian].
24. Shevchenko, H. M. (2017). Regulatory policy and optimization of investment resource allocation in model of functioning recreation industry. *Baltic journal of economic science, 3(1), 109-115*. <http://dx.doi.org/10.30525/2256-0742/2017-3-1-109-115>.
25. Gupta, J., & Vegelin, C. (2016). Sustainable development goals and inclusive development. *International Environmental Agreements. 16, 433-448*. <https://doi.org/10.1007/s10784-016-9323-z>.
26. United Nations (2016). Global Sustainable Development Report 2016, Department of Economic and Social Affairs, New York, July. 134 p.
27. Volkman, U. (2007). Das Projekt des schünen Lebens – Gerhard Schulzes „Erlebnisgesellschaft“. *Soziologische Gegenwartsdiagnosen I. VS Verlag für Sozialwissenschaften. 75-89*.
28. State Statistics Service of Ukraine. (2017). *Ukraine households self-perceived of their income*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
29. State Statistics Service of Ukraine. (2018). *Population’s self-perceived of health status and availability of selected types of medical aid*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
30. Kyiv International Economic Forum. (2017). *Inclusiveness of Economy – a new measure of economic growth*. Retrieved from <https://forumkyiv.org/uk/news/inkluzivnist-ekonomiki-nove-mirilo-ekonomichnogo-rostu>.
31. Brussard, P. F., Reed, J. M., & Tracy, C. R. (1998). Ecosystem management: what is it really? *Landscape and Urban Planning, 40(1-3), 9-20*. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(97\)00094-7](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(97)00094-7).
32. Toffler, A. (1970). *Future shock*. New York: Random House.
33. Gintis, H., & Helbing, D. (2015). Homo socialis: An analytical core for sociological theory. *Review of Behavioral Economics, 2(1-2), 1-59*. <https://doi.org/10.1561/105.00000016>.

РОБУЛ Ю. В.
канд.фіз.-мат.наук., доцент,
доцент кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування.
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова
Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, Україна, 65058
E-mail: yrobul@onu.edu.com
ORCID: 0000-0002-7299-9648

ПРЕДМЕТ ТА ЗАВДАННЯ МАКРОМАРКЕТИНГУ ПОВ'ЯЗАНІ З РОЗВИТКОМ ЦИФРОВИХ МАРКЕТИНГОВИХ СИСТЕМ

Актуальність. Актуальність теми дослідження визначається стрімким поширенням інформаційно-комунікаційних технологій та їх використанням в маркетингу з одного боку, процесами глобалізації, та необхідністю забезпечення узгодженого розвитку економічних систем різного рівня. У цьому зв'язку виникає потреба розглянути маркетингову політику не тільки на рівні окремих організацій, але й на рівні національної економіки, для чого використовується концепція маркетингової системи, дослідження якої становить предмет макромаркетингу. У цьому зв'язку стаття досліджує предмет та завдання цифрового маркетингу, розглянутого з позиції маркетингової системи на макрорівні.

Мета та завдання. Мета та завдання є визначення теоретико-методологічних підвалин та особливостей макромаркетингу, спрямованого на дослідження цифрових маркетингових систем

Результати. Цифровий маркетинг розглядається як маркетингова система економіки обслуговування, цінність у якій створюється спільним створенням (co-creation), а теоретичним підґрунтям – логіка домінування обслуговування (S-D logic). На основі явищ датафікації, цифровізації, віртуалізації та генеративності, притаманних цифровим технологіям визначені особливості системи цифрового маркетингу на рівні національної економіки. На основі цих особливостей запропоновано бачення специфічних рис предмету макромаркетингу у цифровому просторі та проведено порівняння цифрового маркетингу як мікро- та макросистеми. На місце центрального елементу макромаркетингу цифрових систем запропоновані цифрові платформи і дослідження економіки поширення. Також запропоновані деякі напрями подальших досліджень.

Висновки. Цифровий маркетинг як макросистема має спрямовуватись на дослідження функціональних механізмів, які допомагають розширити маркетингові процеси та системи, визначення взаємного зв'язку між процесом створення цінності та моделями придбання та створення і зростання добробуту на рівні економіки в цілому. Беручи до уваги центральне місце цифрових платформ дослідження умов їх виникнення та функціонування в залежності від соціо-економічних умов та розвитку на їх основі економіки поширення та спільного створення цінності може стати цікавим напрямом подальших досліджень.

Ключові слова: маркетинг, маркетинг-менеджмент, макромаркетинг, маркетингові системи, цифрові маркетингові системи

ROBUL Y. V.
PhD Phys.-Math. Sciences, ass.professor,
I. Mechnikov Odesa national university,
24/26 Frantsuzkyu Blvd., Odesa, 65058, Ukraine
E-mail: yrobul@onu.edu.com
ORCID: 0000-0002-7299-9648

SCOPE OF MACRO MARKETING RELATED TO THE DEVELOPMENT OF DIGITAL MARKETING SYSTEMS

Topicality. While digital revolution in every field and sector of economy, including marketing is fait accompli, a proper conceptualisation thereof is still far from being definitely provided. In this context the need for simultaneously more accurate and general understanding of marketing system development as well as for effective regulation of their growth and change is widely recognised. The situation with macromarketing in digital is much the same. Digital marketing in so far has mostly been scrutinised as a set of tools at the level of a firm. This article represents an attempt to shape it as a marketing system within service economy, the value in which is created by co-creation, and the theoretical basis is represented by the logic of service dominance (S-D logic).

Aim and tasks. The article addresses the scope and tasks of digital marketing, considered from the point of view of the marketing system at the macro level.

Research results. *Based on the phenomena of datafication, digitalisation, virtualisation and generativity, as specific features of digital technologies the digital marketing macrosystem is shaped. On the basis of these treats, the vision of specific features of the scope of macromarketing in the digital space is proposed and developed, as well as the comparison of digital marketing as a micro- and a macrosystem is provided. Digital platforms for transactions, creation and access to new digital services, and related to them sharing economy research have been proposed as a central element to digital macromarketing. The concept might be used in further studies aimed at assessing the input of digital marketing onto economy as a whole, or the impact of digital media development on the development and growth of market environment, as well as to develop measures to regulate and stimulate digital marketing development and, through it, the development of the digital economy as a whole. Exploring the forms and conditions of its relationship with other marketing systems and other social subsystems, as well as determining the levels of the hierarchy in it and the interaction between levels, is a promising avenue for research. Some other areas of further research are also suggested.*

Conclusion. *Digital marketing as a macrosystem should focus on the study of functional mechanisms that help expand marketing processes and systems, determine the relationship between value creation and acquisition models and the creation and growth of welfare at the level of the economy as a whole. Given the central place of digital research platforms for the conditions of their origin and functioning depending on socio-economic conditions and development on their basis of the economy of distribution and joint value creation can be an interesting area of further research.*

Keywords: *marketing, marketing management, macromarketing, marketing systems, digital marketing systems.*

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями.

Як відомо, маркетинг є не лише управлінським, але і соціальним процесом, який знаходиться під впливом сил та умов, що діють у макросередовищі: політико-правових, економічних, соціо-культурних, технологічних, екологічних, демографічних тощо [1]. Характер зв'язку маркетингу з умовами функціонування макросередовища, очевидно, є двостороннім: акт споживання змінює споживача [2], що у свою чергу згодом позначається на зовнішніх умовах та процесах вироблення та споживання цінності, створюваних цим споживачем, а відтак, – змінює самі умови макросередовища. Разом із тим, звертає на себе увагу непропорційно менший розмах і глибина дослідження впливу маркетингу на розвиток та становище чинників макросередовища у порівнянні з дослідженням у зворотному напрямі – впливу цих чинників на маркетинг-менеджмент. Чи пов'язаний маркетинг з економічним та соціальним розвитком, чи здатен забезпечувати поступ, чи переважно слідує та використовує вже створені умови? – головне питання, яке у цьому зв'язку постає. Це питання набуло особливої актуальності у контексті забезпечення сталого розвитку, коли домінуюча маркетингова концепція підтримання обмінів стала зазнавати критики як така, що позначається марнуванням ресурсів, надмірним споживанням, неетичною практикою маніпулювання, поглиблює економічну та соціальну нерівність між різними країнами, регіонами та прошарками. Ефективна економічна політика на різних рівнях економічної системи потребує аналізу усього комплексу відносин, породжених та опосередкованих маркетингом та визначення форми та чинників цих відносин у зв'язку з розвитком соціо-економічної системи являє собою важливе і значною мірою ще не розв'язане завдання економічних досліджень на сучасному етапі. Починаючи з 60-х рр. ХХ сторіччя спостерігається поступове проникнення системного підходу у маркетинг, яке відбувається в першу чергу через розвиток поняття маркетингової системи. Дослідження маркетингових систем становить предмет для окремого різновиду маркетингу – макромаркетингу, інституціоналізація якого відбувається починаючи з 1970-х рр. [3]. Стрімкий розвиток та всеосяжне проникнення цифрових технологій змінили як економічний ландшафт у цілому, так і спричинилися до суттєвих змін у маркетингу. У той же час ситуація з вивченням взаємного зв'язку цифрового маркетингу та цифрової економіки видається такою ж несиметричною і неоднозначною, як і ситуація з маркетинг-менеджментом та економічним розвитком. У цьому зв'язку становить інтерес визначити теоретико-методологічні основи зв'язку цифрового маркетингу з розвитком цифрової економіки, а також економіки в цілому. Дослідженню цих питань присвячена дана стаття.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Трансформації економічної системи, що слідує за розвитком сучасних цифрових технологій та наслідки, що стосуються маркетингу докладно та системно описує Ф. Котлер та ін. у [4]. Огляд концепцій цифрового маркетингу та перспективних напрямів досліджень у цифровому маркетингу проведений у огляді Р. Каннана [5]. Функціонування цифрових платформ та їх внесок у sharing economy досліджується Т. Кей у [6] та Н. Архіповою та ін. [7], М. Грехемом та ін. у [8]. Вимоги до функціонування маркетингових систем у зв'язку з розвитком економіки вражень досліджується О. В. Садченко та Ю. В. Робулом у роботі [9]. Необхідність системного підходу до маркетингу у зв'язку з розвитком імперативів сталого розвитку слідує з

роботи [10]. Також варто відзначити огляд концепцій та напрямів розвитку цифрового маркетингу, зроблений А. І. Гулей та ін. [11], роботу М. Я. Матвіїва щодо формування комплексу цифрового маркетингу підприємства [12], дослідження І. В. Пономаренка [13] з дослідження можливостей використання цифрового маркетингу для зміцнення конкурентоспроможності організації. В. В. Барабанова [14] та В. В. Рубан [15] вивчали можливості цифрового маркетингу на підприємстві; С. В. Маловичко [16], М.А. Окландер та О. О. Романенко [17] зробили внесок у дослідження понятійного апарату цифрового маркетингу, зокрема у розширення його розуміння за межі інтернет-маркетингу.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Разом із тим у дослідженнях цифрового маркетингу увага переважно або виключно зосереджена на вивченні можливостей його застосування на рівні окремої організації, в той час як аналіз його можливостей та особливостей функціонування на макрорівні лишається недостатньо вивченим. Це ускладнює правильне і комплексне розуміння його місця та зв'язку з розвитком соціо-економічної системи в цілому і ризикує створити хибне враження про нього як про другорядний, необов'язковий елемент економічної системи.

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Аналіз останніх досліджень засвідчує проблему з визначенням внеску цифрової економіки у економічний розвиток, що очевидно стосується також і цифрового маркетингу. Разом із тим відчувається недостатнє розуміння того, як виглядають і розвиваються маркетингові системи у цифровому маркетингу, адже цифрові технології та інструменти продовжують розвиватись. З іншого боку спостерігається і посилюється цифрова нерівність, в той час як прагнення забезпечити організований розвиток маркетингових систем набуває дедалі більшого поширення [18]. Це обумовлює потребу у більш чіткому визначенні специфічних рис та особливостей маркетингових систем, які з'являються завдяки цифровим технологіям.

Метою даної статті є визначення теоретико-методологічних підвалин та особливостей макромаркетингу, спрямованого на дослідження цифрових маркетингових систем.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. У макромаркетингу існує консенсус щодо маркетингових систем як його головного предмету [19, 20]. Відповідно, дослідження цифрового маркетингу як макросистеми потребує визначення характерних ознак системи, спричинених цифровими технологіями, а також, за потреби, і відповідно до встановлених специфічних ознак – розвиток у макромаркетингу специфічних бачення, прийомів та інструментів, необхідних для якомога повнішого врахування цих ознак при аналізі та розвитку маркетингових систем.

Розуміння феномену цифрової економіки, яке поширюється останніми роками наголошує на центральній ролі товарів та послуг, створених завдяки використанню цифрових технологій [21], мережевому та множинному характері взаємодії, яка пов'язує учасників економічної системи, використанні гіперзв'язку та комунікаційної пов'язаності всіх з усіма [22]. В якості базового у цій роботі ми візьмемо означення цифрової економіки, запропоноване ОЕСР 2016 р. «Цифрова економіка – це об'єднання декількох технологій загального призначення (GPT) та широкого кола економічних та соціальних заходів, що здійснюються людьми через Інтернет та пов'язані з ними технології. Він охоплює фізичну інфраструктуру, на якій базуються цифрові технології (широкосмугові лінії, маршрутизатори), пристрої, які використовуються для доступу (комп'ютери, смартфони), програми, які вони підтримують (Google, Salesforce) та функціональні можливості, які вони надають (IoT, аналітика даних), хмарні обчислення» [23] Згідно з цим означенням цифровий маркетинг є однією з підсистем цифрової економіки, який охоплює її найважливіші процеси: створення та обміну споживчими цінностями, включно з комунікаціями, дотичними до цього.

В теперішній час побутує розуміння цифрового маркетингу, який містить у собі розширений перелік функціональних елементів: пошуковий маркетинг, контекстну рекламу, поштові розсилки, рекламу на цифрових екранах, мобільний маркетинг, соціальні медіа та платформи, управління та використання базами даних про клієнтів: CRM, інтернет речей тощо і який є більшим за тільки лише використання інтернету, тобто стосується реалізації маркетингової політики за допомогою *цифрових технологій*. [24] Цифровий маркетинг не обов'язково означає Інтернет; він визначається застосуванням цифрових технологій для взаємодії з ринком. Електронні книги, SMS та повідомлення у сервісах миттєвих повідомлень (messenger), відеоігри, мобільні застосунки так само відносяться до цифрового маркетингу, як онлайн-відео, соціальні платформи та електронні листи. Цифровий маркетинг є дотичним до будь-якої взаємодії як на мікро, так і на макрорівні, у якій в якості джерела або носія використовуються цифрові медіа.

У маркетинговій системі, створеній довкола використання цифрових технологій можна виділити чотири специфічних процеси: *датафікація* (datafication), *цифровізація* (digitisation), *віртуалізація* (virtualisation) та *генеративність* (generativity). Датафікація означає значне розширення кола явищ та процесів, про які можна зібрати різноманітні цифрові дані. Цифровізація позначає перетворення всієї інформації у різних частинах ланцюга доданої вартості у цифровий формат. Сукупність датафікації та цифровізації відкривають недосяжні раніше можливості визначення і прогнозування поведінки окремих учасників ринку та розвитку економіки, автоматизації, адаптивного машинного навчання, розвитку і розширення застосування штучного інтелекту і ведуть до розвитку інтернету як семантичної мережі, де пошук та використання даних стає автоматизованим. Віртуалізація позначає розрив фізичного ланцюга створення та обміну цінностями. Генеративність описує можливість використання даних та технологій у спосіб, який не був початково передбачений шляхом перепрограмування чи зміни конфігурації. [25] Генеративність означає, що більша частина потенціалу використання цифрових технологій в кожний даний момент часу залишається ще не реалізованою. Розвиток датафікації, цифровізації, віртуалізації та генеративності ґрунтується на можливостях створення, обробки, передавання та зберігання цифрових даних, що є ключовою компетенцією для цифрової економіки. На теперішньому етапі розвитку цифрові технології роблять можливим як створення специфічних товарів та послуг, так і вироблення специфічних моделей бізнесу та середовищ двостороннього доступу до виробництва – споживання цінностей на основі цифрових платформ. Віртуалізація та розвиток багатосторонньої взаємодії на цифрових платформах як центрального елементу власне цифрових маркетингових систем є яскравим свідченням того, що цифровий маркетинг є маркетингом в межах економіки обслуговування, у якій ринок є динамічною мережею пов'язаних учасників, а кожен акт споживання, чи пов'язаний із споживанням є наслідком багатьох інших взаємодій і не може розглядатись як ізольований. На цьому ґрунтується, наприклад, аналіз та прогнозування поведінки споживача з використанням цифрових відбитків, розвиток алгоритмічної економіки та адаптивних навчальних систем. У системі динамічної мережевої взаємодії будь-яка цінність набуває конкретного, завершеного вигляду безпосередньо у процесі створення, відповідно, розмір цієї цінності є непостійним, незбережуваним і визначається використанням (цінність-у-використання, а не мінова цінність). У процесі обмінів споживач перетворюється з підрядного елементу, суб'єкту, на якого переважно спрямовані маркетингові зусилля на повноцінного співтворця цінності. Важлива відмінність створення цінності у цифровому маркетингу полягає у тому, що взаємодія на цифрових платформах є за означенням інтерактивною, а отже, участь споживача у спільному створенні цінності є неодмінною, обов'язковою на відміну від простого, факультативного врахування побажань та особливостей споживання, притаманного виробленню цінності у класичному маркетингу. Нарешті, добробут створюється обміном цінностями, які є похідними від специфічних знань та умінь споживача, а не оптимізацією витрат і надлишком операційних ресурсів. Відмінності природи та проявів цінності у цифрових маркетингових системах від традиційного розуміння, яке розвивається у класичній мікроекономіці наведені у табл. 1.

Таблиця 1.

Відмінність концепції обмінів у теорії домінування обслуговування у порівнянні з традиційною для маркетингу концепцією обмінів

	Традиційне фірмо- та товаро центроване розуміння	Розуміння в теорії домінування обслуговування
Первинна одиниця обміну	Продукт як втілення операційних ресурсів	Вигоди від знань та компетенцій
Значення товарів	Маркетинг стосується товарів, визначення і зміни їх форми, місця, часу та володіння	Товари є породженням операційних ресурсів, уречевленим знанням і є носіями, які використовуються як застосування інших ресурсів для створення цінності
Значення споживачів	Споживачі є одержувачами товарів і суб'єктами, по відношенню до яких застосовуються сегментування, дистрибуція та просування. Споживачі є використовуваним ресурсом (operand resource)	Споживач є співтворцем цінності. Маркетинг є процесом роботи у взаємодії з споживачем. Споживач є в першу чергу активним ресурсом (operant resource)

Визначення і значення цінності	Цінність визначається виробником. Вона уречевлена в товарах, а її цінність визначається як мінова вартість	Цінність сприймається і визначається споживачем як «цінність у використанні». Цінність є результатом застосування з вигодою активних ресурсів.
Взаємодія фірма – споживач	Споживачі посідають підрядне становище, на них спрямований вплив фірм з метою організації трансакцій та отримання вигоди від них	Споживачі є активними учасниками обмінів і спільного створення цінності.
Джерело економічного зростання	Багатство походить від надлишку матеріальних ресурсів та товарів. Добробут утворюється володінням, контролем та використанням операційних ресурсів	Багатство створюється через застосування та обмін спеціальними знаннями і навичками. Воно представляється правом на використання у майбутньому активних ресурсів.

Джерело: [26]

Макромаркетинг зосереджений на тому, щоб з'ясувати «як повинен бути реалізований загальний маркетинговий процес в інтересах суспільства» [27] і спрямований на вивчення (1) маркетингових систем, (2) впливу процесів та результатів функціонування маркетингових систем на суспільство та його підсистеми, та (3) впливу суспільства та його підсистем на розвиток маркетингових систем [28]. Дослідження маркетингових систем передбачає вивчення меж та структури систем, включно з рівнями ієрархії та відносинами між ними всередині системи та у зв'язку з іншими системами. У цифровому маркетингу цей напрям досліджень передбачає дослідження його специфічної інституційної структури, відносини впливу у цифрових каналах, процеси появи та розвитку цифрових маркетингових систем. Другий напрям стосується пов'язування та узгодження суспільного добробуту, сталого розвитку з розвитком цифрових маркетингових систем, соціальної відповідальності та внеску цифрового маркетингу в економічний розвиток. Третій напрям передбачає вивчення впливу суспільних систем та відносин на розвиток та функціонування цифрового маркетингу і є дотичним до правового та суспільного регулювання різних аспектів цифрового маркетингу, визначення механізмів впливу та наслідків для цифрового маркетингу урядової політики, соціальних та культурних норм та моделей поведінки. Дослідження цифрового маркетингу як макросистеми передбачає аналіз маркетингового процесу в усій його повноті та сукупності механізмів взаємодії усіх інститутів, які його реалізують, соціального контексту цифрового маркетингу, його ролі у національній економіці та його застосування як щодо комерційної діяльності, так і щодо реалізації неекономічних товарів [27].

Напрями використання цифрового маркетингу на рівні окремої фірми визначаються як: 1) розширення або уможливлення пропозиції шляхом розширення змісту цінності; 2) підтримка та реалізація пропозиції цінності; 3) посилення інших інструментів створення бренду через забезпечення більшої глибини, експозиції та залученості у цифровому каналі; 4) створення за активної участі бренду платформ розвитку, орієнтованих на захоплення та зацікавлення клієнта з метою просування та розвитку бренду [29].

Створення та розвиток таких платформ розвитку може бути сполучною ланкою між цифровим маркетингом на рівні окремої фірми та на рівні макросистеми. На цьому, останньому вивчення таких платформ має відкрити перспективи створення та розвитку нових цифрових бізнес-моделей.

У табл. 2 проведено порівняння концепції цифрового маркетингу на мікро- та пропонованої концепції на макрорівні.

Таблиця 2.

Порівняння концепції цифрового маркетингу на макро- та мікрорівнях

	Цифровий маркетинг на мікрорівні	Цифровий макромаркетинг на макрорівні
Сфера застосування	Управління організацією: планування, аналіз, реалізація, контроль	Визначення політики, формування програм на різних рівнях економічної системи

Об'єкт	Обмін цінностями, умови та передумови реалізації	Маркетингова система як сукупність мереж взаємодіючих учасників, інститутів та потоків
Предмет	1) Розширення або уможливлення пропозиції шляхом розширення змісту цінності; 2) Підтримка та реалізація пропозиції цінності; 3) Посилення інших інструментів створення бренду через забезпечення більшої глибини, експозиції та залученості у цифровому каналі; 4) Створення за активної участі бренду платформ розвитку, орієнтованих на захоплення та зацікавлення клієнта з метою просування та розвитку бренда	1) Цифрові платформи 2) Функціональні механізми, які можуть допомогти розширити маркетингові процеси та системи 3) Взаємозв'язок між процесом створення цінності та моделями придбання.
Мета	Створення конкурентної переваги, оптимізація витрат	Створення багатства і добробуту

Джерело: власна розробка автора

Висновки та перспективи подальших досліджень. У результаті проведеного дослідження на основі особливостей цифрових технологій та процесів реалізації цифрового маркетингу, обумовлених ними можна зробити наступні висновки. Цифровий маркетинг як макросистема має спрямовуватись на дослідження функціональних механізмів, які допомагають розширити маркетингові процеси та системи, визначення взаємного зв'язку між процесом створення цінності та моделями придбання та створенням і зростанням добробуту на рівні економіки в цілому. Беручи до уваги центральне місце цифрових платформ дослідження умов їх виникнення та функціонування в залежності від соціо-економічних умов та розвитку на їх основі економіки поширення та спільного створення цінності може стати цікавим напрямом подальших досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Kotler P., Zaltman G. Social marketing: an approach to planned social change // *Journal of Marketing*. – 1971. – Т. 35, № 7. – С. 3-12.
2. Marketing: Theory and practice. / Baker M. J.: Macmillan International Higher Education, 1995. – 447 с.
3. Hunt S. D. Toward the Institutionalization of Macromarketing: Sustainable Enterprise, Sustainable Marketing, Sustainable Development, and the Sustainable Society // *Journal of Macromarketing*. – 2012. – Т. 32, № 4. – С. 404-411.
4. Marketing 4.0 : moving from traditional to digital. / Kotler P., Kartajaya H., Setiawan I. – Hoboken, New Jersey: Wiley, 2017. – xix, 184 pages с.
5. Kannan P. K., Li H. A. Digital marketing: A framework, review and research agenda // *International Journal of Research in Marketing*. – 2017. – Т. 34, № 1. – С. 22-45.
6. Key T. M. Domains of digital marketing channels in the sharing economy // *Journal of Marketing Channels*. – 2017. – Т. 24, № 1-2. – С. 27-38.
7. Arkhipova N. I., Gurieva M. T. Modern Trends in the Development of Digital Marketing // *RSUH/RGGU Bulletin. Series Economics. Management. Law*. – 2018.10.28995/2073-6304-2018-1-9-21 № 1. – С. 9-21.
8. Graham M., Woodcock J. Towards a Fairer Platform Economy: Introducing the Fairwork Foundation // *Alternate Routes: A Journal of Critical Social Research*. – 2018. – Т. 29. Social Inequality and the Spectre of Social Justice. – С. 242-253.
9. Robul I. V., Sadchenko O. V. Economic and Environmental Marketing Space of the Economics of Experience // *Economic innovations*. – 2020. – Т. 22, № 1(74). – С. 129-139.
10. Садченко О. В., Хумарова Н. І. Основи маркетингу в еколого-інноваційному розвитку економіки вражень // *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. – 2019. – Т. 18, № 3. – С. 26-41.

11. Гулей А. І., Язлюк Б. О., Гулей С. А. Формування нової цифрової ери на межі реального та віртуального соціально-економічного простору взаємодії // Український журнал прикладної економіки. – 2018. – Т. 3, № 2. – С. 17-26.
12. Матвій М. Я. Формування цифрового маркетингу підприємств // Ефективність державного управління. – 2014. № 41. – С. 252-261.
13. Пономаренко І. В. Цифровий маркетинг як ефективний інструмент підвищення рівня конкурентоспроможності компанії // Проблеми інноваційно-інвестиційного розвитку. – 2018. № 15. – С. 57-65.
14. Барабанова В. В. Електронний маркетинг як важлива складова маркетингової діяльності підприємства // Міжнародний науковий журнал Інтернаука. – 2017. № 17 (2). – С. 11-14.
15. Рубан В. В. Цифровий маркетинг: роль та особливості використання // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2017. – Т. 2, № 2 (08). – С. 20-23.
16. Маловичко С. Електронна комерція, електронний маркетинг: понятійний аналіз // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2015. № 10. – С. 209-212.
17. Окландер М. А., Романенко О. О. Специфічні відмінності цифрового маркетингу від інтернет-маркетингу // Економічний вісник Національного технічного університету України Київський політехнічний інститут. – 2015. № 12. – С. 362-371.
18. Layton R. A. Formation, Growth, and Adaptive Change in Marketing Systems // Journal of Macromarketing. – 2014. – Т. 1, № 1. – С. 1-18.
19. Layton R. A. Marketing Systems – Looking Backward, Sizing up and Thinking Ahead // Journal of Macromarketing. – 2019. – Т. 39, № 2. – С. 208-224.
20. Layton R. A. Marketing Systems - A Core Macromarketing Concept // Journal of Macromarketing. – 2007. – Т. 27, № 3. – С. 227-242.
21. The Digital Economy 2012 Paris: OECD, 2013. – 196 с. – DAF/COMP(2012)22.
22. What is digital economy? Unicorns, transformation and the internet of things URL: <https://www2.deloitte.com/mt/en/pages/technology/articles/mt-what-is-digital-economy.html> (дата звернення: 27.02.2020).
23. Measuring GDP in a Digitalised Economy / OECD Statistics D. – Paris: OECD, 2016. – STD/CSSP(2016)4.
24. Digital Marketing. / Chaffey D., Ellis-Chadwick F. – 7th Edition. – Harlow: Pearson, 2019. – 545 p.
25. Heeks R. Examining 'Digital Development': The Shape of Things to Come? // Development Informatics Working Paper. – 2016. № 64.
26. Vargo S. L., Lusch R. F. Evolving to a New Dominant Logic for Marketing // Journal of Marketing. – 2004. – Т. 68, № January. – С. 1-17.
27. Bartels R., Jenkins R. L. Macromarketing // Journal of Marketing. – 1977. № 5. – С. 17-20.
28. Hunt S. D. Macromarketing as a Multidimensional Concept // Journal of Macromarketing. – 1981. – Т. 1, № 1. – С. 7-8.
29. Strategic market management. / Aaker D. A., Moorman C. – Eleventh edition. – Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc., 2017.

REFERENCES

1. Kotler, P., & Zaltman, G. (1971). Social marketing: an approach to planned social change. *Journal of Marketing*, 35(7), 3-12.
2. Baker, M. J. (1995). *Marketing: Theory and practice*: Macmillan International Higher Education.
3. Hunt, S. D. (2012). Toward the Institutionalization of Macromarketing: Sustainable Enterprise, Sustainable Marketing, Sustainable Development, and the Sustainable Society. *Journal of Macromarketing*, 32(4), 404-411. doi:10.1177/0276146712453331
4. Kotler, P., Kartajaya, H., & Setiawan, I. (2017). *Marketing 4.0 : moving from traditional to digital*. Hoboken, New Jersey: Wiley.
5. Kannan, P. K., & Li, H. A. (2017). Digital marketing: A framework, review and research agenda. *International Journal of Research in Marketing*, 34(1), 22-45. doi:10.1016/j.ijresmar.2016.11.006
6. Key, T. M. (2017). Domains of digital marketing channels in the sharing economy. *Journal of Marketing Channels*, 24(1-2), 27-38.

7. Arkhipova, N. I., & Gurieva, M. T. (2018). Modern Trends in the Development of Digital Marketing. *RSUH/RGGU Bulletin. Series Economics. Management. Law*(1), 9-21. doi:10.28995/2073-6304-2018-1-9-21
8. Graham, M., & Woodcock, J. (2018). Towards a Fairer Platform Economy: Introducing the Fairwork Foundation. *Alternate Routes: A Journal of Critical Social Research*, 29. *Social Inequality and the Spectre of Social Justice*, 242-253.
9. Robul, I. V., & Sadchenko, O. V. (2020). Economic and Environmental Marketing Space of the Economics of Experience. *Economic innovations*, 22(1), 129-139.
10. Sadchenko, O. V. & Khumarova, N. I. (2019) Osnovy marketynhu v ekoloho-innovatsiinomu rozvytku ekonomiky vrazhen [Bases of marketing in ecological and innovative development of economics of impressions] *Rynkova ekonomika: suchasna teoriia i praktyka upravlinnia*, 18(3), 26-41.
11. Hulei, A. I., Yazliuk, B. O., & Hulei, S. A. (2018). Formuvannia novoi tsyfrovoi ery na mezhi realnoho ta virtualnoho sotsialno-ekonomichnoho prostoru vzaiemodii. [A new digital era formation at the borders of real and virtual socio- economic space of interaction]. *Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky*, 3(2), 17-26.
12. Matviiv, M. Ya. (2014). Formuvannia tsyfrovoho marketynhu pidpriemstv. [Formation of digital marketing of enterprises] *Efektivnist derzhavnoho upravlinnia* (41), 252-261.
13. Ponomarenko, I. V. (2018). Tsyfrovyy marketynh yak efektyvnyi instrument pidvyschennia rivnia konkurentospromozhnosti kompanii. [Digital marketing as an efficient instrument for increasing company's competitiveness level]. *Problemy innovatsiino-investytsiinoho rozvytku* (15), 57-65.
14. Barabanova, V. V. (2017). Elektronnyi marketynh yak vazhlyva skladova marketynhovoii diialnosti pidpriemstva. [E-marketing as an important component of an enterprise's marketing activity] *Mizhnarodnyi naukovi zhurnal Internauka*(17 (2)), 11-14.
15. Ruban, V. V. (2017). Tsyfrovyy marketynh: rol ta osoblyvosti vykorystannia. [Digital marketing: the role and features of use] *Ekonomichnyi visnyk Zaporizkoi derzhavnoi inzhenernoi akademii*, 2(2 (08)), 20-23.
16. Malovychko, S. (2015). Elektronna komertsii, elektronnyi marketynh: poniatiinyi analiz. [E-Commerce, Email Marketing: A Conceptual Analysis] *Naukovi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu* (10), 209-212.
17. Oklander, M. A., Romanenko, O. O. (2015). Spetsyfishni vidminnosti tsyfrovoho marketynhu vid internet-marketynhu. [Specific differences of digital marketing from internet marketing] *Ekonomichnyi visnyk Natsional'noho technichnoho universytetu Ukrainy Kyivskyi politechny inshytut*. (12), pp. 362-371.
18. Layton, R. A. (2014). Formation, Growth, and Adaptive Change in Marketing Systems. *Journal of Macromarketing*, 1(1), 1-18. doi:10.1177/0276146714550314
19. Layton, R. A. (2019). Marketing Systems – Looking Backward, Sizing up and Thinking Ahead. *Journal of Macromarketing*, 39(2), 208-224. doi:10.1177/0276146718823897
20. Layton, R. A. (2007). Marketing Systems - A Core Macromarketing Concep. *Journal of Macromarketing*, 27(3), 227-242.
21. OECD. (2013). *The Digital Economy 2012* (DAF/COMP(2012)22).
22. What is digital economy? Unicorns, transformation and the internet of things. Retrieved from <https://www2.deloitte.com/mt/en/pages/technology/articles/mt-what-is-digital-economy.html>
23. *Measuring GDP in a Digitalised Economy* (STD/CSSP(2016)4). (2016). Retrieved from Paris: <http://www.oecd.org/dev/Measuring-GDP-in-a-digitalised-economy.pdf>
24. Chaffey, D., & Ellis-Chadwick, F. (2019). *Digital Marketing* (7 ed.). Harlow: Pearson.
25. Heeks, R. (2016). Examining'Digital Development': The Shape of Things to Come? *Development Informatics Working Paper*(64).
26. Vargo, S. L., & Lusch, R. F. (2004). Evolving to a New Dominant Logic for Marketing. *Journal of Marketing*, 68(1), 1-17.
27. Bartels, R., & Jenkins, R. L. (1977). Macromarketing. *Journal of Marketing*(5), 17-20.
28. Hunt, S. D. (1981). Macromarketing as a Multidimensional Concept. *Journal of Macromarketing*, 1(1), 7-8. doi:10.1177/027614678100100103
29. Aaker, D. A., & Moorman, C. (2017). *Strategic market management* (Eleventh edition). Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc.

САДЧЕНКО О.В.

д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри маркетингу та
бізнес-адміністрування Одеського національного
університету імені І.І. Мечникова

Французький бульвар, 24/26, г. Одеса, Україна, 65058

hb. dr проф.

Вища школа економіко-гуманітарна

вул. В.Сікорського, 4, м. Бельсько-Бяла, Польща, 43-300

E-mail: esadchenko@gmail.com

ORCID: 0000-0003-4914-6249

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ МАРКЕТИНГУ ЕКОНОМІКИ ДОСВІДУ В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Актуальність. Актуальним є вдосконалення маркетингових технологій в області економіки досвіду в умовах сталого розвитку. Соціальні інновації мають величезне значення для економічного розвитку, за допомогою вдосконалення техніки і технологій, нових бізнес-моделей для поліпшення якості життя людей і соціальної інфраструктури відповідно глобальних тенденцій. Метою є досягнення сталого розвитку суспільства, в якому задоволення екологічних, економічних і соціальних потреб здійснюється збалансованим чином. Сучасний етап розвитку світової економіки має тенденцію переходу до інформаційно-комунікаційного суспільства, де інформація виступає товаром, але такий перехід можливий тільки в умовах достатнього забезпечення суспільства матеріальними благами. Маркетинг економіки досвіду (вражень) - це додаткова людська діяльність, яка має відношення до ринку в умовах жорсткої конкуренції і насиченого ринку, коли його принципи служать єдиною можливим шляхом забезпечення прибутковості і плюс додаткової прибутковості виробництва, зростання і розвитку підприємства. Орієнтація на ринок визначає основні напрями господарської діяльності і оцінює її результати величиною кінцевого доходу.

Таким чином, до соціальних інновацій відносяться нові стратегії, концепції, ідеї і організації, які задовольняють будь-які соціальні потреби - від умов праці та освіти до розвитку громад та охорони здоров'я, сприяючи розширенню і зміцненню громадянського суспільства. У поняття соціальні інновації входять товари та послуги, які будуть поєднувати інтелектуальні та екологічні потреби суспільства, а це один з головних напрямків економіки досвіду.

Аналіз існуючого досвіду в області маркетингу економіки вражень дає підставу говорити про те, що проблема управління маркетингом досвіду (вражень) в просуванні екологічно збалансованого бізнесу і його реалізації як на вітчизняних, так і міжнародних ринках практично не розроблена.

Мета та завдання. Метою статті є визначення в умовах сталого розвитку, базових напрямків маркетингу економіки досвіду з допомогою обґрунтування теоретичних і практичних засад формування механізму інноваційно-екологічного розвитку суспільства.

Результати. Пріоритетним напрямком удосконалення механізму реалізації державної економіко-екологічної політики є реформування законодавчої та нормативної бази природокористування. Для ефективного вирішення економіко-екологічних задач необхідний набір певних методів, прийомів, технологій організації та управління виробничо-господарської діяльності. Щоб управляти подіями, потрібно формувати громадську думку і настрої, цілеспрямовано налагоджувати комунікаційні зв'язки з різними групами громадськості, тобто зміна існуючої концепції соціально-економічного розвитку може змінити існуючий порядок. Сталий соціально-економічний розвиток України значною мірою визначається станом навколишнього природного середовища та рівнем використання природно-ресурсного потенціалу. Виникла потреба в забезпеченні рівноваги між економікою та екологією привела до того, що в системі маркетингу стали з'являтися і особливо виділятися питання маркетингу економіки досвіду. Цільовими орієнтирами сталого розвитку є висока якість життя і рівень економічного розвитку, а також екологічна стабільність.

Сучасний етап розвитку світової економіки має тенденцію переходу до інформаційного суспільства, де інформація виступає товаром, але такий перехід можливий тільки в умовах достатнього забезпечення суспільства матеріальними благами. Таким чином, до соціальних інновацій відносяться нові стратегії, концепції, ідеї і організації, які задовольняють будь-які соціальні потреби - від умов праці та освіти до розвитку громад та охорони здоров'я, сприяючи розширенню і зміцненню громадянського суспільства. У поняття соціальні інновації входять товари та послуги, які будуть поєднувати інтелектуальні та екологічні потреби суспільства, а це один з головних напрямків економіки досвіду.

Маркетинг економіки досвіду в умовах сталого розвитку, тобто маркетинг змін в сфері економіко-екологічних відносин, зміг би стати важелем активізації економічного розвитку. У сучасних теоріях

соціального розвитку простежується тенденція розглядати соціальні інновації як економічні, екологічні, політичні, емоційні, етичні інновації. Аргументується це тим, що саме ці структури є механізмами проведення в життя назрілих в глибині суспільства змін і без їх допомоги вони просто не можуть бути реалізовані. Із змінами пов'язана економіка досвіду, тому маркетингові підходи відображатимуть все соціо-економіко-екологічні зміни інтересів споживачів і реальних оцінок або асортименту, якості та інших параметрів виробленої і реалізованої продукції та послуг.

Висновки. Конвергентність технологій, індустрій, ринків, продуктів, дозволить розширити традиційні кордони галузей. У зв'язку з цим необхідні багатоаспектні дослідження маркетингових систем, що входять до складу інтегральних соціо-еколого-економічних систем, об'єднаних потоками інформації. У процесі формування ринкових структур економіки досвіду ставиться завдання об'єднати інтереси економіки, суспільства і поліпшення навколишнього природного середовища. Зменшення забруднення і збереження природних ресурсів стає вигідно для економіки вражень (досвіду, майстерності).

Глобалізація світової економіки, полегшуючи господарське взаємодія між державами, стимулює економічне зростання, сприяє прискоренню та збільшенню масштабів обміну передовими досягненнями людства в економічній, науково-технічній та інтелектуальній сфері, що, безумовно, сприяє загальному прогресу людства.

Ключові слова: маркетинг, економіка досвіду, сталий розвиток, інноваційна діяльність, ціна, ринок, інформаційно-комунікаційні технології, соціальні інновації.

SADCHENKO O.V.

Dr.Sc. (Economics), Prof.

Head, Department of Marketing and Business Administration

Odesa I.I.Mechnikov National University (Odessa, Ukraine)

French Boulevard, 24/26, Odessa, Ukraine, 65058

Prof. dr hab.

Higher School of Economics and Humanities

Ul. V.Sikorsky, 4, Bielsko-Biala, Poland, 43-300

E-mail: esadchenko@gmail.com

ORCID: 0000-0003-4914-6249

BASIC DIRECTIONS OF EXPERIENCE ECONOMY MARKETING DEVELOPMENT IN CONDITIONS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Topicality. Actual is the improvement of marketing technologies in the field of economics of experience in the conditions of sustainable development. Social innovations are of great importance for economic development, through the improvement of equipment and technologies, new business models to improve the quality of life of people and social infrastructure in accordance with global trends. The goal is to achieve sustainable development of society in which the satisfaction of environmental, economic and social needs is carried out in a balanced way. The current stage of development of the world economy has a tendency to transition to an information and communication society, where information is a commodity, but such a transition is possible only in conditions of sufficient provision of society with material goods. Marketing the economy of experience (impressions) is an additional human activity that relates to the market in the conditions of fierce competition and a saturated market, when its principles serve as the only possible way to ensure profitability and plus additional profitability of production, growth and development of the enterprise. Market orientation determines the main areas of economic activity and evaluates its results by the value of the final income.

Thus, social innovations include new strategies, concepts, ideas and organizations that satisfy any social needs - from working conditions and education to the development of communities and health care, contributing to the expansion and consolidation of civil society. The concept of social innovation includes goods and services that will combine the intellectual and environmental needs of society, and this is one of the main directions of the economy of experience.

An analysis of the existing experience in the field of marketing the economy of impressions gives reason to say that the problem of managing marketing experience (impressions) in promoting an environmentally balanced business and its implementation in both domestic and international markets has not been developed.

Aim and tasks. The aim of the article is to determine, in the context of sustainable development, the basic directions of marketing the economy of experience by substantiating the theoretical and practical foundations of the formation of the mechanism of innovative and ecological development of society.

Research results. The priority area for improving the mechanism for implementing the state economic and environmental policy is the reform of the legislative and regulatory framework for environmental management. For the effective solution of economic and environmental problems, a set of certain methods, techniques, technologies for the organization and management of industrial and economic activities is required. To manage events, it is necessary to form public opinion and mood, purposefully establish communication with various groups of the public, that is,

changing the existing concept of socio-economic development can change the existing order. Sustainable socio-economic development of Ukraine is largely determined by the state of the environment and the level of use of natural resource potential. The need for a balance between the economy and the environment has led to the fact that marketing experience economics began to appear and stand out in the marketing system. Sustainable development targets are a high quality of life and a level of economic development, as well as environmental stability.

The current stage of development of the global economy has a tendency to transition to the information society, where information is a commodity, but such a transition is possible only in conditions of sufficient provision of society with material goods. Thus, social innovations include new strategies, concepts, ideas and organizations that satisfy any social needs - from working conditions and education to the development of communities and health care, contributing to the expansion and consolidation of civil society. The concept of social innovation includes goods and services that will combine the intellectual and environmental needs of society, and this is one of the main directions of the economy of experience.

Marketing experience economics in the conditions of sustainable development, that is, marketing changes in the sphere of economic and environmental relations, could become a lever for enhancing economic development. In modern theories of social development, there is a tendency to consider social innovation as economic, environmental, political, emotional, ethical innovation. This is argued by the fact that it is these structures that are the mechanisms for implementing changes that have matured in the depths of society, and without their help they simply cannot be implemented. The economics of experience is associated with the changes, so marketing approaches will reflect all the socio-economic-environmental changes in the interests of consumers and real estimates or assortment, quality and other parameters of products and services being produced and sold.

Conclusion. The basis of the strategy of the economy of impressions (in particular, when developing the strategy of the "blue ocean") is the innovation of value - this is not a competitive advantage, but what makes competition simply unnecessary due to the company reaching a whole new level. In contrast to the classical competitive approach, in order to use the strategy of innovation of value, it is not necessary to choose between low costs and high value. This strategy allows you to simultaneously create high value at low cost. The convergence of technologies, industries, markets, products, will expand the traditional boundaries of industries. In this regard, multidimensional studies of marketing systems that are part of integrated socio-ecological-economic systems, combined by information flows, are necessary. In the process of formation of market structures of the economics of experience, the task is to combine the interests of the economy, society and improve the natural environment. Reducing pollution and preserving natural resources becomes beneficial for the economy of impressions (experience, skill). The globalization of the world economy, facilitating the economic interaction between states, stimulates the growth of the economy of impressions, accelerates and increases the scale of the exchange of advanced achievements of mankind in the economic, scientific, technical and intellectual sphere, which, of course, contributes to the general progress of mankind.

Keywords: marketing, economics of experience, sustainable development, innovation, price, market, information and communication technologic, social innovation.

Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks. During the period of the ecological crisis, society faced global problems of environmental pollution, depletion of natural resources, and disruption of connections in ecosystems, which undermines the very basis of human life. Reforming the economy of Ukraine involves a structural reorganization in the field of use, protection and reproduction of natural resources, covering the banking, financial and credit systems, investment, innovation policy and direct environmental management at private and state enterprises. The priority area for improving the mechanism for implementing the state economic and environmental policy is the reform of the legislative and regulatory framework for environmental management. To effectively solve economic and environmental problems, a set of certain methods, techniques, and technologies is needed. To manage events, it is necessary to form public opinion and mood, to purposefully establish communication ties with various groups of the public, that is, changing the existing concept of socio-economic development can change the existing order.

The communication policy of the economics of experience includes the definition of communication goals, ways to achieve them, the content of information distributed to various audiences, and feedback planning. It should be borne in mind that without the optimal amount of necessary, reliable, versatile economic and environmental information, it is impossible to determine any intermediate goals, nor ways to achieve them, or the target audience. Identification of information and communication problems begins with the collection of information about the external environment of the organization.

Sustainable socio-economic development of Ukraine is largely determined by the state of the environment and the level of use of natural resource potential. The need for a balance between the economy and the environment has led to the fact that marketing experience economics began to appear and stand out in the marketing system. Sustainable development targets are high quality of life and the level of economic development, as well as environmental stability. The economy of experience (impressions) is a type of economy where, unlike all the previous ones, the main productive resource is something non-material -

information, the production, processing and dissemination of which is carried out by the vast majority of active labor. The basis of the economy of experience is a set of industries producing a variety of information, the coordinating mechanism is the information market, and the connecting system is the information infrastructure. The technological base of the economy of experience (impressions) is formed by the latest marketing information and communication technologies.

Analysis of recent publications on the problem. At present, a direction has arisen - the economy of experience, studying changes in needs as a result of additional impressions. Foreign researchers appeared (Adrian J. Slywotzky, Joseph Pine, James Gilmore, E. Toffler, B. Schmitt, D. Rogers, K. Wrocos [1, 2, 8, 10, 11,18]and others) and domestic researchers (Pekar V., Grafsky M., Barsukov A., Komarov K. O., Porotnikova N. [3, 5, 6, 7]etc.), working in the framework of this area. But any scientific and practical research intuitively or consciously proceeds from certain value orientations that determine the choice of the innovation itself, the ways of its implementation, etc.

An analysis of existing experience in the field of marketing the economy of experience (impressions) gives reason to say that the problem of managing marketing impressions in promoting an environmentally balanced business and its implementation in both domestic and international markets has not been developed.

Allocation of previously unsolved parts of the general problem. When studying publications on the economics of experience, it was revealed that due attention is not paid to the convergence of social innovations, the economics of experience, and sustainable development. Consideration should be given to the marketing of “service-impressions” in an environmentally-innovative space.

Formulation of research objectives (problem statement). The aim of the article is to determine, in the context of sustainable development, the basic directions of marketing the economy of experience by substantiating the theoretical and practical foundations of the formation of the mechanism of innovative and environmental development.

An outline of the main results and their justification. P. Drucker, one of the founders of modern concepts of social and managerial innovations, wrote that it has social value, that social value is a change in the habitual type of thinking and lifestyle. The introduction of dynamism into a “stable” order, the creation of a higher level of uncertainty, - according to P. Drucker, the essence of innovative activity as a social and managerial process [4]. The economy of experience can be attributed to the social innovative concepts of Drucker P. After all, social innovation is a new strategy, tactics, company, through which social needs are met. Social innovations are of great importance for economic development, through the improvement of equipment and technologies, new business models to improve the quality of life of people and social infrastructure in accordance with global trends. The goal is to achieve sustainable development of society in which the satisfaction of environmental, economic and social needs is carried out in a balanced manner. The current stage of development of the global economy has a tendency to transition to the information society, where information is a commodity, but such a transition is possible only in conditions of sufficient provision of society with material goods.

Thus, social information innovations include new information approaches that satisfy any social needs, from working conditions and education to the development of communities and health care, contributing to the expansion and consolidation of civil society. The main and determining value of which is not material benefit, but information that can be manifested in impressions. The criteria for the transition of society to the economy of experience can be reduced to the following aspects: the number and proportion of people employed in the service sector exceed absolute and relative employment in all areas of material production; the share of services in the gross domestic product, which exceeds 70%; the growth rate of production and sales of intangible goods is higher than the growth rate of production and sales of physical goods; investments in intangible sectors of the economy in terms of volume and pace are greater than investments in tangible ones.

The concept of social innovation includes goods and services that will combine the intellectual and environmental needs of society, and this is one of the main directions of the economy of experience.

Intelligent technology, the introduction of 5G will be a key factor in the effectiveness of sustainable development. Smart, environmentally sustainable homes, cities will require the introduction of emotional, environmentally friendly products and services, using the latest eco-innovations to reduce energy consumption and improve all aspects of human life. Social innovations should be aimed at supporting the economy of experience, which will be able to resolve with the help of scientific and technological progress the contradiction between the economy and environmental problems arising from its activities. Ensuring the protection of the environment is one of the main goals of the economics of experience, as in the information

society natural landscapes and the relationship of people with wildlife will be in greater demand. Social innovations contribute to the development of the economics of experience, on the one hand, and, on the other hand, the economics of experience is constantly looking for and undertaking ways to help meet a range of social needs. Socially innovative expediency is the correspondence of a phenomenon or process to a certain, relatively completed state, and the goal can be material, which will show the client that the money invested in a product or service will pay off as a result of receiving, satisfying an emotional upsurge, that is, an ideal model. Expediency is considered, on the one hand, as an immanent (internal) interconnection of an object about itself, and on the other hand, as a certain relation in the sphere of interaction between an object and a subject.

It is the marketing of the economy of experience in the conditions of sustainable development, that is, the marketing of changes in the sphere of economic and environmental relations, that could become a lever for enhancing economic development. In modern theories of social development, there is a tendency to consider social innovation as economic, environmental, political, emotional, ethical innovation. This is argued by the fact that it is these structures that are the mechanisms for implementing changes that have matured in the depths of society, and without their help they simply cannot be implemented. The economics of experience is associated with the changes, so marketing approaches will reflect all the socio-economic-environmental changes in the interests of consumers and real estimates or assortment, quality and other parameters of products and services being produced and sold.

Social-innovative activity - a type of activity related to the transformation of ideas (usually the results of scientific research and development or other scientific and technological achievements) into technologically new or improved products or services introduced on the market into new or improved technological processes, or production methods (transfer) of services used in practice. Modern equipment and technology requires from the employee not just experience, qualifications, skills and dexterity, but a certain system of scientific knowledge, high general education, which allows you to navigate throughout the production, meet the requirements of growing professional mobility, the speed of mastering technical innovations and scientific discoveries.

The globalization of the world economy is the increasing interdependence of economies of different countries of the world due to the growth of cross-border movements of goods and services, export and interweaving of capital, intensive exchange of information and technologies. In essence, it expands the boundaries of the development of an experience economy. It is the logical expression of the growing internationalization of economic interaction and mutual influence.

Now the main aspects of the economics of experience are clearly distinguished: social, economic, environmental, ethical, aesthetic and cultural, which are characterized by the following features:

- deepening the international division of labor due to differences in the allotment of countries of the world with economic, environmental resources, which leads to cooperation in the field of recreational and tourist destinations, etc .;
- computer-informational development, a revolution in telecommunications based on electronics, cybernetics, satellite communications systems. Coverage of virtually the entire planet with the Internet computer connection;
- creation of a highly developed information and communication infrastructure;
- strengthening the influence of transnational corporations on new technology and know-how, changing the speed of introduction of "new products" on the market.

The convergence of technologies, industries, markets, products, will expand the traditional boundaries of industries. The convergence of economics, ecology, technology, management and marketing will contribute to the development of an experience economy, the share of newly created value will increase due to new impressions, sensations, which will lead to an improvement in the quality of life. The economy of experience has arisen because society needs positive emotions to, in the future, increase labor productivity and efficiency. The speed of introduction of scientific and technological progress does not always positively affect human biology and psychology, therefore new approaches, leverage for effective work are needed.

Representatives of different sectors, which in the past worked in isolation from each other, are now joining forces to create innovative products and services that help in the development of society. Some companies have a partnership approach, working with non-governmental organizations and civil society through independent programs, while others use innovation to develop local infrastructure.

The main characteristics of marketing experience management (impressions) in the conditions of market convergence are:

- development of sustainable policies using information and communication technologies, political analytics and forecasting;
- forecasting and taking into account in practice positive and negative trends in the development of social phenomena, developing measures to localize and eliminate shortcomings, determining the need for changes, innovations and taking practical steps to implement them;
- analysis, generalization and interpretation of social, environmental and political indicators characterizing the state of a district, region, country;
- organization and conduct of empirical research on the study of socio-political, socio-economic, cultural and ethical processes in the region (region, country) to search for optimal managerial decisions;
- the application of rational methods of searching, processing, storing and using the necessary social, political, economic and scientific information.

In modern conditions of economic development, a fundamentally new environmental policy of the state is needed, which would clearly define the strategy and tactics for improving relations between society, production and nature, the optimal combination of environmental, economic and marketing positions. In this regard, multidimensional studies of marketing systems that are part of integrated socio-ecological-economic systems, combined by information flows, are needed. In the process of formation of market structures of the economics of experience, the task is to combine the interests of the economy, society and improve the natural environment. Reducing pollution and preserving natural resources becomes beneficial for the economy of impressions (experience, skill). If earlier the interests of economics and ecology were located in the plane of conflicts, now in the ecological and economic space their interests coincide: the producer receives additional profit, while improving the environment.

An important direction in pursuing the marketing policy of the economy of impressions is the creation of new goods (services) and the determination (forecasting, prediction) of the type and time of appearance of new goods (services) and their impact on the nature of demand. Market competition is certainly a positive and necessary phenomenon. However, when consumers are no longer able to distinguish one manufacturer from another, when the significant differences between the products on the market disappear, the time comes to change the strategies of companies trying to be leaders. A departure from standards, the creation of something completely new, is needed. Many companies are moving to “a blue ocean» strategy. When using this strategy, the main focus is on creating new markets at the stage of product development and improvement. “Blue Oceans” is an unknown, free from competition space, that is, industries and impressions that do not yet exist. In the "blue oceans" demand is not recaptured, but created. There are no competitors because they cannot be there, your product or service is innovative and therefore there are no rivals, you are alone in this market. The concept used in this case is formulated in such a way as to encourage managers to focus on creating those markets that no one has yet claimed, i.e. not contested with other participants.

You can create two marketing approaches to the implementation of the economy of impressions:

1. you can offer a completely new industry;
2. to develop new opportunities for existing production, which will lead to the expansion of its strategic borders.

The basis of the strategy of the economy of impressions (in particular, when developing the strategy of the “blue ocean”) is the innovation of value - this is not a competitive advantage, but what makes competition simply unnecessary due to the company reaching a whole new level. In contrast to the classical competitive approach, in order to use the strategy of innovation of value, it is not necessary to choose between low costs and high value. This strategy allows you to simultaneously create high value at low cost.

Impression marketing is a type of human activity that complements and increases the value that relates to the market in the conditions of fierce competition and a saturated market, when its principles serve as the only possible way to ensure profitability and plus additional profitability of production, growth and development of the enterprise. Market orientation determines the main areas of economic activity and evaluates its results by the value of the final income.

Typically, the concept of “new product (service)” includes changes in the form, content, packaging, for the service, the originality of its submission, which are relevant to the consumer. It is the struggle for the consumer, when it is necessary not only to reduce production costs, but also to create new goods (services) with higher consumer characteristics. The shortage of unique and specific places is limited, so the minimum price for such a service will always be determined by a similar service in other "worse" conditions.

The basic principles of marketing services-impressions practically do not differ from the principles of marketing, but there are specific features that must be observed in the economy (experience) of impressions, for example, are that marketing technologies move to a new level of development, economic and environmental leverage consumers are changing and consumers are looking for new goods and services in an age of rapid change and speed in the economy.

When considering the environmental component in the economy of experience, we can consider the following direction, which were identified earlier in [14, 15], but are now more fully disclosed:

1. The originality of a product or service lies in its natural quality. Today, consumers are willing to overpay for environmentally friendly goods. When considering, for example, land resources, we can talk about organic farming. The development of organic farming contributes to the creation of new jobs, protects the natural environment and preserves natural resources such as groundwater and lakes. Organic farming is a form of sustainable agriculture. But, unfortunately, there is no single acceptable international standard. Since the standards adopted in different countries differ from each other, foreign buyers, purchasing organic farming products for sale on their domestic market, may be faced with the fact that the purchased products in their country will not be designated as organic. In order to avoid such situations, which could undermine the market for organic products, in 1991 the European Union adopted Regulatory requirements 2092/91 for the production of organic products. In subsequent years, they were adjusted. Now, regardless of the country, any agricultural product produced in accordance with these requirements is considered organic in the EU countries. And although this direction can be considered usual for agriculture, with the help of the economy of impressions, marketing of impressions services will speed up the development of organic farming, which is one of the forms of sustainable agriculture.

2. Location. Sanatoriums, health centers, recreation and health centers, camp sites are located in places where additional environmental rent is created, which allows you to get additional profit due to the unique location and originality of the service.

3. The originality of the supply of such goods and services.

4. Environmental friendliness of the environment surrounding us. For example, in France, consumers overpay (literally 50 cents) for cheese, but this money goes to restore the meadows in which the sandpiper nests.

5. Conservation of the biodiversity of our planet.

Thus, the market for environmental goods or services is defined as:

- the market for environmental goods (environmentally friendly equipment and consumer goods, including environmentally friendly food, materials for housing etc.);
- market for environmental production (non-waste technologies, as well as environmentally friendly technologies, production of equipment for monitoring and environmental protection, treatment of emissions and effluents, waste treatment, rehabilitation and rehabilitation of territories, liquidation of consequences of accidents, restoration of natural resources, etc.);
- the market for non-material environmental services (research, engineering, legal, auditing, educational, advertising, consulting services, as well as services in the areas of environmental certification, certification, metrological certification and standardization, monitoring, etc.);
- the market for "environmental capital" and financial and economic activities in the field of ecology (settlements and collection of environmental payments, environmental insurance, environmental banks and exchanges, environmental funds, etc.);
- the market of "environmental labor", that is, accounting and creating new jobs.

Consider the marketing mix in an era of experience:

Product. The product of the economy of impressions is: a product or service plus an additional product or service that creates additional profit as a result of impressions. Impression - entertainment, training, the possibility of personal participation, self-expression, development of social contacts and skills (socialization), etc. are factors that create added value. Additional costs in the originality or uniqueness of a product or service are paid off and bring additional profit.

An impression can become an indirect commodity and have economic and psychological qualities; it is a means of achieving any pleasure. An impression can, like any type of business, be accompanied by risks and have negative utility, or disutility. Negative utility rapidly increases as a function of the intensity or duration of the impression, which will continue until the subsequent increment brings more impressions than the increment of the product (service) obtained in this way brings pleasure. But, such a product, as well as the psychological state of a person, can get tired, tired of the explosion of emotions and surprises, and this additional value begins to bring negative usefulness.

According to Jevons, the most important thing for the economy is to maximize pleasure. How useful the good we have depends on the quantity we have. According to Jevons, the degree of utility is the utility of the increment of the good. From the point of view of William Jevons, the most interesting thing for economists is the usefulness of the most recent gain in wealth. He called this utility the last degree of utility. The greater the increase in the good, the more the marginal degree of utility decreases. This principle is called the first law of Gossen, but William Jevons considered himself the discoverer of this "great principle." Jevons formulated a sequence of dependencies, known as the "Jevons chain": production costs determine supply - supply determines the last degree of utility - the last degree of utility determines value. Jevons's chain connected his theory of exchange with the theory of labor and production: the amount that each person produces will depend on the result of the exchange, since this can significantly change the conditions for the usefulness of the goods received and the negative usefulness of labor [19].

Price. The price of a product (service) of the economy of impressions develops and increases in the first case - due to location, additional rental costs and additional profit for the uniqueness of receiving a service in this area or the price of a service only increases due to the impression of a product or service and covers the cost of the service. In the second case, the price of the service is adjusted relative to the additional costs and profits for the originality of the provision of impression services. That is, we can consider differential rents of the first and second order.

There is a good business qualifier. Try to answer the question of why you charge money from your customers. If for materials - you work in the commodity business. If for useful objects - your business is salable. If for useful actions - your service business. If you are in the business of impressions, the consumer pays you for the time spent with you [2,6].

Place. "Place" (channels and methods of delivering goods / services to consumers) is also undergoing changes in the economy of impressions. First, more and more often a product / service is delivered to the consumer wherever he wants, eliminating the need to go somewhere. Secondly, the concept of "third place" (not a house or office) arises where consumption is possible. At one time, Starbucks coffee chain played on the idea of a "third place". Thirdly, the place of receipt of the goods or services may be unexpected for the consumer. The economy of impressions unites (sometimes paradoxically) different spheres of life, generating neologisms, such as infotainment (informing and entertaining "in one bottle"), edutainment (education and entertaining at the same time) entershopping ("entertainments"). Faith Popcorn has a lot of such words: bankoraunt (a bank and at the same time a restaurant), agritainment (we would call it "green tourism"), etc. And all this is done by dreamketing (marketing of dreams) [6].

Promotion. The economy of experience (impressions) makes everyone think only of the attention of consumers. Attention is the most expensive, easy to lose and hard to return. Tools such as: new communication channels - more personalized, more interactive, help to capture attention; game, humor, shocking impressions, etc.

Marketing tools are varied and effective for promoting goods and service-impressions. Among these tools are viral marketing, information marketing, the use of Big Data (Target online retailer), content marketing for B2B (B2C), custom content marketing, news surfing (newsjacking), direct marketing, internet marketing, referral marketing, hidden marketing, network marketing, holistic marketing (transferring emphasis from goods to customers and from selling goods to satisfy consumer needs), exhibitions, point-of-sale marketing (POS, point of sale), event marketing, immersive spaces (interactive trading floors, corporate museums, branded attractions and playgrounds, virtual spaces, etc.) and others. Traditional advertising media are becoming increasingly non-standard (for example, in outdoor advertising) or used in an unconventional way (for example, the segment of product placement on television is growing).

Impression marketing actively uses the consumer to distribute marketing messages through rumors ("word of mouth", "gypsy mail"), myths, client communities (including virtual ones), Web 2.0 (user generated web content) etc. [6].

And in order to apply one or another marketing tool of the economics of experience, it is necessary to determine the economic value of the goods, which consists of the main stages:

1. determining the price (or costs) associated with the use of the good (product or technology) that the buyer is inclined to consider as the best of the alternatives that are really available to him;
2. identification of all parameters that distinguish your product both for the better and for the worse from the alternative product;
3. assessing the value for the buyer of the differences in the parameters of your product and product alternative;

4. summation of the price of indifference and assessments of the positive and negative values of the differences between your product and the alternative product.

Marketing of “service-impressions” - marketing, the task of which is to promote services as a result of new, unique impressions on the market. Marketing of “service-impressions” is a branch of modern marketing that studies the features of the marketing activities of organizations whose business is to benefit from the provision of this “service-impressions”.

Using the tools of marketing communications, one should remember: correspondence of communication with the brand (its strategy, values); correspondence of communication to the target audience, its values and needs; richness and memorability; the presence of elements of not only entertainment, but also involvement; integration and unidirectional (“coherence”) of all tools.

Of course, if the emphasis is shifted from production to impression, then marketing tools should use the features of the sale of goods and impression services. Under the influence of scientific and technological progress, the human impact on the environment has increased and the marketing of the experience economy should include processes such as the protection and rational use of surface and groundwater; the protection and rational use of land resources, the protection of soils from industrial wastes; air protection; protection and rational use of mineral resources; rational use and preservation of production waste and household waste; protection against noise and magnetic pollution; protection and rational use of flora and fauna; prevention of the consequences of possible environmentally hazardous situations; nuclear and radiation safety. The implementation of the proposed measures requires the implementation of a system of legal, social and economic-environmental levers that ensure effective management of sustainable economic development. Innovative and ecological approaches of the economy of impressions consist in changing the proportions between the economy, the economy of impressions and the ecological economy, which are based on the use of the results of scientific and technological progress in the form of the production of new goods (impression services), the use of new technologies, knowledge, etc. The mechanism for managing innovative development of the economy, the economy of impressions and the ecological economy should be considered as an ordered set of institutional settings that ensure that business entities achieve predicted development results while maintaining the country's natural resource potential and the environment.

Conclusions and perspectives of further research. With an effective strategy for positioning a service-experience, an impression is created that allows consumers to interact with the company on a more personal, emotional level, which is the goal of the experience economy. Moreover, marketing technologies increase awareness of both the company and the products or services that it offers. Complicated innovations require a very special configuration that can bring together professionals from different professions into well-functioning ad hoc (special) project teams. Using the term that has become widely known thanks to the work of Alvin Toffler, we can say that these organizations are adhocracies of our society (Toffler, 1970) [10]. Modern marketing approaches for the implementation of innovative goods and services require diverse knowledge and, therefore, the creation of adhocratic teams.

The basis of the strategy of the economy of impressions (in particular, when developing the strategy of the “blue ocean”) is the innovation of value - this is not a competitive advantage, but what makes competition simply unnecessary due to the company reaching a whole new level. In contrast to the classical competitive approach, in order to use the strategy of innovation of value, it is not necessary to choose between low costs and high value.

This strategy allows you to simultaneously create high value at low cost. The convergence of technologies, industries, markets, products, will expand the traditional boundaries of industries. Multidimensional studies of marketing systems that are part of integrated socio-ecological-economic systems, united by information flows, in the process of formation of market structures of the experience economy will allow solving the problems of combining the interests of the economy, society and improving the environment. Reducing pollution and preserving natural resources becomes beneficial for the economy of impressions (experience, skill). Marketing of experience economics - the ability to use marketing technology for additional company income by creating consumer experiences.

ЛІТЕРАТУРА

1. Б. Джозеф Пайн II, Джеймс Гилмор Экономика впечатлений. Работа - это театр, а каждый бизнес - сцена. Издательство «Вильямс». 2005. 171 с.
2. Б.Дж. Пайн, Дж.Х. Гилмор Экономика впечатлений: Как превратить покупку в захватывающее действие. Из-во: Альпина паблишер. 2018. Режим доступа: <https://books.google.com.ua/books?id=e9hLDwAAQBAJ&pg=PT293&lpg>

3. Графский М., Барсуков А. Экономика впечатлений помогает продавать больше и дороже. Режим доступа до сайта: <https://www.clientbridge.ru/blog/ekonomika-vpechatleniy/>
4. Друкер П. Бизнес и инновации. Издательство: "ИД «Вильямс»", 2007. 432 с.
5. Комарова К.О. Феномен экономики впечатления. Международный студенческий научный вестник. 2015. № 4-2.; – Режим доступа до сайта: <http://www.eduherald.ru/ru/article/view?id=13481>.
6. Пекар В. Введение в экономику впечатлений. Режим доступа до сайта: <http://pekar.in.ua/ExperienceEconomics.htm>
7. Поротникова Н. А. Экономика впечатлений и управление опытом потребителей на ресторанном рынке. Экономика и управление. 2011. № 12-2. С. 81-87.
8. Сливотски А. Миграция ценности. Что будет с вашим бизнесом послезавтра? Издательство: Манн, Иванов и Фербер. 2005. 175 с. Режим доступа до сайта: <https://pqm-online.com/assets/files/lib/books/slivotsky2.pdf>
9. Стратегические коммуникации и экономика впечатлений. 2012. Режим доступа до сайта: <http://pr-files.ru/items/2023.html>
10. Тоффлер Э. Шок будущего: Пер. с англ. М.: «Издательство АСТ», 2002. 557 с. http://yanko.lib.ru/books/cultur/toffler-future_shock-ru-1.pdf
<https://gtmarket.ru/laboratory/basis/4797/4805>
11. Б. Шмитт, Д. Роджерс, К. Вроцос Бизнес в стиле шоу. Маркетинг в культуре впечатлений. 2003. Режим доступа до сайта: <https://www.e-reading.club/book.php?book=70398>
12. Malhotra N. K., Birks D., Wills P. Marketing research: Applied approach (4th ed.). //New York: Pearson. 2012.
13. Payne A., Frow P. Developing superior value propositions: A strategic marketing imperative // Journal of Service Management. 2014. 25(2), 213–227.
14. Sadchenko O.V., Robul I.V. Economic and environmental marketing expanse of the economics of experience // Економічні інновації: зб. наук. праць. Одеса, 2020. Т 22. Вип. 1(74). С. 129-139. <http://dspace.onu.edu.ua:8080/handle/123456789/27803>
15. Sadchenko O. O socjetalnym systemie innowacyjnego rozwoju spoieczestwa. / Innovations in science, society, economis: monograph (Poland) Scientific editing Zbigniew Malara, Jan Skonieczny. Wroclaw, Wroclaw Polytechnic Institute, 2018. Pg.87-95
16. Shaw C. The DNA of Customer Experience: How Emotions Drive Value, Palgrave Macmillan, 2007. Режим доступа: <https://www.palgrave.com/gp/book/9780230500006>
17. Smilansky Shaz. Experiential Marketing: A Practical Guide to Interactive Brand Experiences, Kogan page, 2009. Режим доступа: https://books.google.com.ua/books/about/Experiential_Marketing.html?id=Ehm2CTUoj1gC&redij
18. Schmitt B. Experiential Marketing: How to Get Customers to Sense, Feel, Think, Act, Relate to Your Company and Brands, Free Press, 2011. Режим доступа: <https://searchworks.stanford.edu/view/9999839>
19. Цепочка Джевонса. Режим доступа: https://studopedia.ru/17_149421_tseepochka-dzhevonsa.html

REFERENCES

1. В. Dzhozef Payn II, Dzheyms Gilmor *Ekonomika vpechatleniy. Rabota - eto teatr, a kazhdyy biznes - stsena* [Economy of impressions. Work is a theater, and every business is a stage] Izdatel'stvo «Vil'yams». 2005. 171 s. [in Russian].
2. В. Dzh. Payn, Dzh. Gilmor *Ekonomika vpechatleniy: Kak prevratit' pokupku v zakhvatyvayushcheye deystviye* [Economy of Impressions: How to Turn a Purchase into an Exciting Action] Iz-vo: Al'pina pabliher. 2018. Retriever from: <https://books.google.com.ua/books?id=e9hLDwAAQBAJ&pg=PT293&lpg> [in Russian].
3. Grafskiy, M. & Barsukov, A. *Ekonomika vpechatleniy pomogayet prodavat' bol'she i dorozhe* [The economy of impressions helps sell more and more expensive.]. Retriever from: <https://www.clientbridge.ru/blog/ekonomika-vpechatleniy/> [in Russian].
4. Druker P. *Biznes i innovatsii* [Business and Innovation] Izdatel'stvo: "ID «Vil'yams»", 2007. 432s. [in Russian].
5. Komarova, K.O. (2015). Fenomen ekonomiki vpechatleniya. *International Student Scientific – Mezhdunarodnyy studencheskiy nauchnyy vestnik*. 4-2. Retriever from: <http://www.eduherald.ru/ru/article/view?id=13481>. [in Russian].

6. Pekar, V. *Vvedeniye v ekonomiku vpechatleniy* [Introduction to the Economics of Impressions]. URL: <http://pekar.in.ua/ExperienceEconomics.htm> [in Russian].
7. Porotnikova N. A. *Ekonomika vpechatleniy i upravleniye opytom potrebiteley na restorannom rynke*. [Economy of impressions and management of consumer experience in the restaurant market]. *Ekonomika i upravleniye*. 2011. № 12-2. S. 81-87. [in Russian].
8. Slivotski A. *Migratsiya tsennosti. Chto budet s vashim biznesom poslezavtra?* [Migration of value. What will happen to your business the day after tomorrow?]. Izdatel'stvo: Mann, Ivanov i Ferber. 2005. 175 s. Retriever from: <https://pqm-online.com/assets/files/lib/books/slivotsky2.pdf> [in Russian].
9. Strategicheskiye kommunikatsii i ekonomika vpechatleniy [Strategic communications and economics of impressions], 2012. Retriever from: <http://pr-files.ru/items/2023.html> [in Russian].
10. Toffler, E. (2002). *Shok budushchego* [Shock of the future]: Per. s angl. M.: «Izdatel'stvo ACT». 557 p. Retriever from: http://yanko.lib.ru/books/cultur/toffler-future_shock-ru-1.pdf [in English].
11. Shmitt, B., Rodzhers, D. & Vrotsos, K. (2003). *Biznes v stile shou. Marketing v kul'ture vpechatleniy* [Business in the style of the show. Marketing in a culture of experience]. Retriever from: <https://www.e-reading.club/book.php?book=70398> [in Russian].
12. Malhotra N. K., Birks D., Wills P. (2012). *Marketing research: Applied approach* [Marketingovyie issledovaniya: prikladnoy podkhod] (4th ed.). //New York: Pearson [in English].
13. Payne A., & Frow P. (2014). *Developing superior value propositions: A strategic marketing imperative*. [Razrabotka prevoskhodnogo tsennostnogo predlozheniya: imperativ strategicheskogo marketinga] *Journal of Service Management*, 25(2), 213–227 [in English].
14. Sadchenko O.V., Robul I.V. Economic and environmental marketing expanse of the economics of experience // *Ekonomichni innovatsii – Economic Innovation* : zb. nauk. prats. Odesa, T 22. Vyp. 1(74). C. 129-139. Retriever from: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/handle/123456789/27803> [in English].
15. Sadchenko O. (2018) *O socjetalnym systemie innowacyjnego rozwoju spoleczestwa* [O sisteme sotsial'noy dlya innovatsionnogo razvitiya obshchestva] / Innovations in science, society, economics: monograph (Poland) Scientific editing Zbigniew Malara, Jan Skonieczny. Wroclaw, Wroclaw Polytechnic Institute. Pg.87-95 [in Polish].
16. Shaw C. (2007) *The DNA of Customer Experience: How Emotions Drive Value*, Palgrave Macmillan [DNK opyta klientov: kak emotsii povyshayut tsennost]. Retriever from: <https://www.palgrave.com/gp/book/9780230500006> [in English].
17. Smilansky Shaz (2009) *Experiential Marketing: A Practical Guide to Interactive Brand Experiences* [Eksperimental'nyy marketing: prakticheskoye rukovodstvo po interaktivnomu vospriyatiyu brenda] Retriever from: https://books.google.com.ua/books/about/Experiential_Marketing.html?id=Ehm2CTUoj1gC&rediy [in English].
18. Schmitt B. (2011) *Experiential Marketing: How to Get Customers to Sense, Feel, Think, Act, Relate to Your Company and Brands*, Free Press [Opytnyy marketing: kak privlech' klientov, chtoby oni chuvstvovali, chuvstvovali, dumali, deystvovali, imeli otnosheniye k vashey kompanii i brendam, svobodnoy presse]. Retriever from: <https://searchworks.stanford.edu/view/9999839> [in English].
19. *Tsepochka Dzhevonsa* [Jevons chain]. Retriever from: https://studopedia.ru/17_149421_tsepochka-dzhevonsa.html [in Russian].

ФІЛІПPOB B.Ю.

к.е.н., доц., доцент каф. Менеджменту,
Одеський національний політехнічний університет
м. Одеса, Пр. Шевченка 1, Україна, 65044
E-mail: v.filippov@opi.ua
ORCID: 0000-0003-4429-7582

ВПЛИВ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ НА МОДЕЛЕЙ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМНИЦТВА: КЛЮЧОВІ ФУНКЦІОНАЛЬНІ ТА СТРУКТУРНІ ЗМІНИ

Актуальність. Існуючі моделі розвитку соціально-економічних систем мають змішаний характер унаслідок існування широкого різноманіття інструментів та механізмів, що застосовуються різними країнами на національному рівні та системної динаміки змін, які примушують змінювати або доробляти моделі. Тому вивчення базових моделей розвитку національних соціально-економічних систем є дуже актуальним для врахування їх позитивних і негативних рис при створенні моделі управління розвитком підприємництва в інноваційно-інвестиційній економіці сталого розвитку.

Мета та завдання. Метою статті є дослідження впливу моделі розвитку національної соціально-економічної системи управління підприємницькими процесами і структурами та узагальнення ключових функціональних та структурних змін моделей управління на макрорівні. Для досягнення мети необхідно дослідити моделі розвитку соціально-економічних систем, типології базових моделей управління розвитком підприємництва, а також провести розробку зведеної характеристики моделей управління розвитком підприємництва за ознаками спільних рис.

Результати. Дослідження представляє розгорнуту характеристику та узагальнення ключових функціональних та структурних змін моделей управління на макрорівні. В результаті дослідження отримана зведена характеристика моделей управління розвитком підприємництва, що побудована за методологічними підходами макрорівня за ознаками спільних рис і застосовності в інноваційно-інформаційної економіки сталого розвитку. Аналіз зведених характеристик моделей управління розвитком підприємництва, показав багато спільного за всіма складовими рис моделей, побудованих за методологічними підходами макрорівня (екологічним, соціальним, компетентнісним, інфраструктурним, інноваційним), проте деякі риси є суто специфічними.

Висновки. Аналіз моделей за ознакою «цінності сталого розвитку» дозволяє стверджувати, що ринкові та перехідні (гібридні) моделі є слабкими з точки зору забезпечення визнання та реального досягнення цілей сталого розвитку. Це вказує на однаково низку відповідність їх цінностей сталого розвитку, тому доречно для формування зовнішнього середовища розвитку підприємництва застосовувати досвід країн, що обрали корпоративну, скандинавську, соціально-орієнтовану і південно-європейську моделі розвитку національних соціально-економічних систем.

Ключові слова: модель, управління, соціально-економічна система, сталий розвиток, підприємництво, процес, структура, макрорівень.

FILIPPOV V.Y.

PhD in Economics, Associate Professor Management chair,
Odessa National Polytechnic University,
65044, Ukraine, Odesa, Shevchenko avenue, 1
E-mail: v.filippov@opi.ua
ORCID: 0000-0003-4429-7582

THE INFLUENCE OF THE NATIONAL SOCIO-ECONOMIC SYSTEM DEVELOPMENT MODEL ON THE BUSINESS DEVELOPMENT MANAGEMENT MODEL: KEY FUNCTIONAL AND STRUCTURAL CHANGES

Topicality. Existing models of socio-economic systems development are mixed due to the existence of a wide variety of tools and mechanisms used by different countries at the national level and the systemic dynamics of change that force to change or refine models. Therefore, the study of basic models of development of national socio-economic systems is very relevant to take into account their positive and negative features in creating a model of management of business development in the innovation and investment economy of sustainable development.

Aim and tasks. The aim of the article is to study the impact of the model of development of the national socio-economic management system of business processes and structures and to summarize the key functional and structural changes of management models at the macro level. To achieve this goal it is necessary to study the models of development of socio-economic systems, typologies of basic models of business development management, as well as to develop a consolidated description of business development management models on the basis of common features.

Research results. The study presents a detailed description and generalization of key functional and structural changes in management models at the macro level. As a result of the research the consolidated characteristic of models of management of development of business which is constructed on methodological approaches of a macrolevel on signs of common features and applicability in innovation and information economy of sustainable development is received. The analysis of the consolidated characteristics of business development management models showed much in common in all components of the features of the models built on methodological approaches at the macro level (environmental, social, competence, infrastructure, innovation), but some features are purely specific.

Conclusion. Analysis of models based on the "value of sustainable development" suggests that market and transitional (hybrid) models are weak in terms of ensuring the recognition and real achievement of sustainable development goals. This indicates an equally low correspondence of their values of sustainable development, so it is appropriate for the formation of the external environment of entrepreneurship to apply the experience of countries that have chosen corporate, Scandinavian, socio-oriented and South European models of national socio-economic systems.

Keywords: model, management, socio-economic system, sustainable development, entrepreneurship, process, structure, macro level.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Зміна методологічної компоненти управління підприємницькими процесами і структурами породжує функціональні та структурні зміни моделей систем управління на макро- та мікрорівні.

Водночас, потрібно враховувати, що розвитку підприємництва, як і розвитку соціально-економічних систем, притаманні всі риси холистичності процесів (цілісність, єдність, взаємозв'язок), тому процес управління соціально-економічним розвитком забезпечують не лише умови його реалізації, а й еволюційний характер та неочікуваність змін. Це означає, що потрібно застосовувати багатофункціональний підхід до управління розвитком. Про це йдеться у багатьох наукових працях вітчизняних і зарубіжних дослідників, доповідних аналітичних записках і програмних документах, що вказують на необхідність поєднання соціального та економічного аспектів, формування інноваційної і знанієвої основи управління, застосування територіального підходу. Доречно також виділити моделі, які виникають на підґрунті інтегрування інтересів стейхолдерів сталого розвитку.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Вивчення базових моделей розвитку національних соціально-економічних систем необхідне для врахування їх позитивних і негативних рис при створенні моделі управління розвитком підприємництва в інноваційно-інвестиційній економіці сталого розвитку.

Аналізуванню різних форм подачі узагальнення моделей від вітчизняних вчених: Геєць В.М., Семиноженко В.П., Квасюк Б.Є. [1], Коцко Т.А. [2], Нікола С.О. [3], Одрехівський М.В. [4], Петрашко Л.П., Андрос С.В., Романьок Т.В. [5], Проніна О.В. [6], Саксонова О.М. [7], Синякевич І.М. [8], Скидан О.В., Присяжнюк О.Ф., Плотнікова М.Ф. [9], Хлобистов Є.В. [10, 11, 12] – дістало висновку, що найбільш системним описом базових моделей розвитку національних соціально-економічних систем є опис, наданий О. Скидан, О. Присяжнюк, М. Плотнікова [9], який з доробком в частині цінностей сталого розвитку характеризує механізми державного регулювання і забезпечення соціально незахищених верств населення, пріоритети державної політики і політики зайнятості, роль державного сектору, домінування базового вектору (економічне зростання, соціальний добробут тощо).

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.

Розгорнута характеристика ключових функціональних та структурних змін моделей управління підприємницькими процесами і структурами на макрорівні надається за логічним ланцюгом, єдиним для всіх підходів: екологічний, соціальний, компетентнісний, інфраструктурний, інноваційний з подальшим узагальненням. Але цим моделям не вистачає системності та превентивності, оскільки інноваційно-інформаційну економіку утворюють високотехнологічні інноваційні та інфокомунікаційні технології, смарт-технології та штучний інтелект, підкріпленні постійно прогресуючими знаннями, які перетворюються на головний виробничий ресурс. Саме вони змінюють інфраструктуру та її види, надаючи підприємству нові можливості розвитку в умовах інноваційно-інформаційної економіки сталого розвитку та потребують всебічного дослідження.

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Головною метою є дослідження моделі розвитку національної соціально-економічної системи управління підприємницькими

процесами і структурами та узагальнення ключових функціональних та структурних змін моделей управління на макрорівні [13]. Отже, виходячи з цього, головними цілями дослідження є:

- узагальнення та удосконалення моделі розвитку соціально-економічних систем;
- узагальнення та удосконалення типології базових моделей управління розвитком підприємництва;
- розробка зведеної характеристики моделей управління розвитком підприємництва за ознаками спільних рис.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Існуючі моделі розвитку соціально-економічних систем мають змішаний характер унаслідок існування широкого різноманіття інструментів та механізмів, що застосовуються різними країнами на національному рівні та системної динаміки змін, які примушують змінювати або доробляти моделі. Це значно ускладнює процес ідентифікації моделей та чітке визначення їх типу. Саме тому у табл. 1-2 наведено подвійну назву моделей.

Таблиця 1.

Моделі розвитку соціально-економічних систем: континентальна, південно-європейська та перехідна

Характеристика (основна риса)	Концептуальна модель розвитку національних соціально-економічних систем		
	Континентальна (соціально-орієнтована)	Південно-європейська (автономія *)	Перехідна (гібридна*)
1. Країни-представники	Франція, Німеччина, Австрія, Бельгія, Нідерланди, Швейцарія, Венесуела, Болівія	Греція, Іспанія, Італія	Україна, Російська Федерація, Вірменія, Гаїті
2. Механізми державного регулювання	корпоративне управління з розвиненим державним регулюванням	помірковане державне регулювання економіки та соціальної сфери	комплекс мікс з командних та ринкових методів*
3. Пріоритети державної політики	соціальне партнерство, соціальне ринкове господарство	адресний характер	стимулювання ефективності виробництва, підтримка партнерів
4. Частка державного сектору (за ВВП та рівнем зайнятості)	значна	незначна	значна (з тенденцією до зменшення)
5. Державна політика зайнятості	прагнення до повної зайнятості	пасивна	змішана, залежна від внутрішніх чинників
6. Механізм забезпечення соціально незахищених верств населення	соціалізація господарських процесів, перерозподіл державного бюджету	перерозподіл держбюджету на користь креативності та відтворення	соціальні гарантії
7. Альтернативний вибір на користь	соціального добробуту	економічного зростання	
8. Цінності сталого розвитку*	ключові (соціальні) екологічні, економічні імперативи)*	слабкі (економічні імперативи)*	

джерело: удосконалено на підставі [9] (авторське удосконалення: додано або змінено автором)

Всі моделі можна типологізувати з певною вірогідністю, оскільки вони поліморфні. Можна підтримати також висновок щодо поліморфності сучасних моделей управління національними соціально-економічними системами, що доводиться «рівнем регуляторної політики, формами власності та господарювання, розвитком продуктивних сил і виробничих відносин» [9].

Моделі національних соціально-економічних систем та моделі розвитку підприємництва повинні між собою бути узгодженими. Модель управління розвитком підприємництва залежить від векторів розвитку національних соціально-економічних систем і базується на співвідношенні централізованого та децентралізованого управління в їхніх моделях. Слабкість цінностей сталого розвитку в моделях розвитку національних соціально-економічних систем унеможливує або значно ускладнює сприйняття цінностей підприємництвом та підприємцями.

Таблиця 2.

Моделі розвитку соціально-економічних систем: англосаксонська, японська та скандинавська

Характеристика (основна риса)	Концептуальна модель розвитку національних соціально-економічних систем		
	Англосаксонська (ринкова)	Японська (корпоративна)	Скандинавська (загальний добробут)
1. Країни-представники	США, Великобританія, Канада, Ірландія	Японія	Швеція, Швейцарія, Данія, Норвегія, Фінляндія
2. Механізми державного регулювання	преференції підприємницьким структурам, обмежений вплив держави	корпоративне управління та системне державне втручання	контроль над майновим розшаруванням через перерозподіл бюджету
3. Пріоритети державної політики	конкурентоспроможність, підприємництво, ключова роль транснаціонального капіталу	інтереси нації, безперешкодне майнове розшарування	конкуренція, підприємництво, оподаткування, скорочення майнової нерівності
4. Частка державного сектору (за ВВП та рівнем зайнятості)	незначна		
5. Державна політика зайнятості	пасивна	темпи росту зарплати нижчі за продуктивність праці	прагнення до повної зайнятості
6. Механізм забезпечення соціально незахищених верств населення	орієнтація на особистісний успіх, ігнорування соціальної рівності	корпоративна прихильність	перерозподіл національного доходу на користь менш забезпечених
7. Альтернативний вибір на користь	економічного зростання	розвитку транснаціонального капіталу	соціального добробуту
8. Цінності сталого розвитку*	слабкі (економічні імперативи)*	соціальні імперативи*	ключові (соціальні, екологічні, економічні імперативи)*

джерело: удосконалено на підставі [9] (авторське удосконалення: додано автором)

Базовими моделями управління розвитком підприємництва на мікрорівні частіше висувають процесну, організаційну, систему прийняття рішень, модель відкритих інновацій. Типологізацію моделей ілюструє рис. 1, який унаочнює основні риси базових моделей. Крім базових, науковці виділяють інші моделі, зокрема – системного управління, адаптивного управління, антисипативного управління, синергійну, балансуєчу та динамічну моделі.

Таке різноманіття моделей обумовлене пошуком більш вірогідних моделей з кращими результатами управління, оскільки дієвість моделей має імовірнісний характер. Нажаль, *універсальної моделі управління розвитком підприємництва та алгоритму її функціонування немає*, жодна з наведених моделей, підпадаючи під вплив динаміки змін зовнішніх об'єктивних умов, не гарантує досягнення стратегічних та операційних цілей функціонування підприємницьких структур ані на мікро-, ані на макрорівні.

Відповідно, на практиці розробляється та застосовується якась модель управління розвитком підприємництва, яка по суті стає гібридною для певних умов, поєднуючи доступні підприємницьким структурам ресурси та засоби їх застосування, потрібні для здійснення ними підприємницької діяльності.

Ця модель модернізується внаслідок змін середовища та цільових установок управління, під тиском функціональних та структурних змін моделі національних соціально-економічних систем.

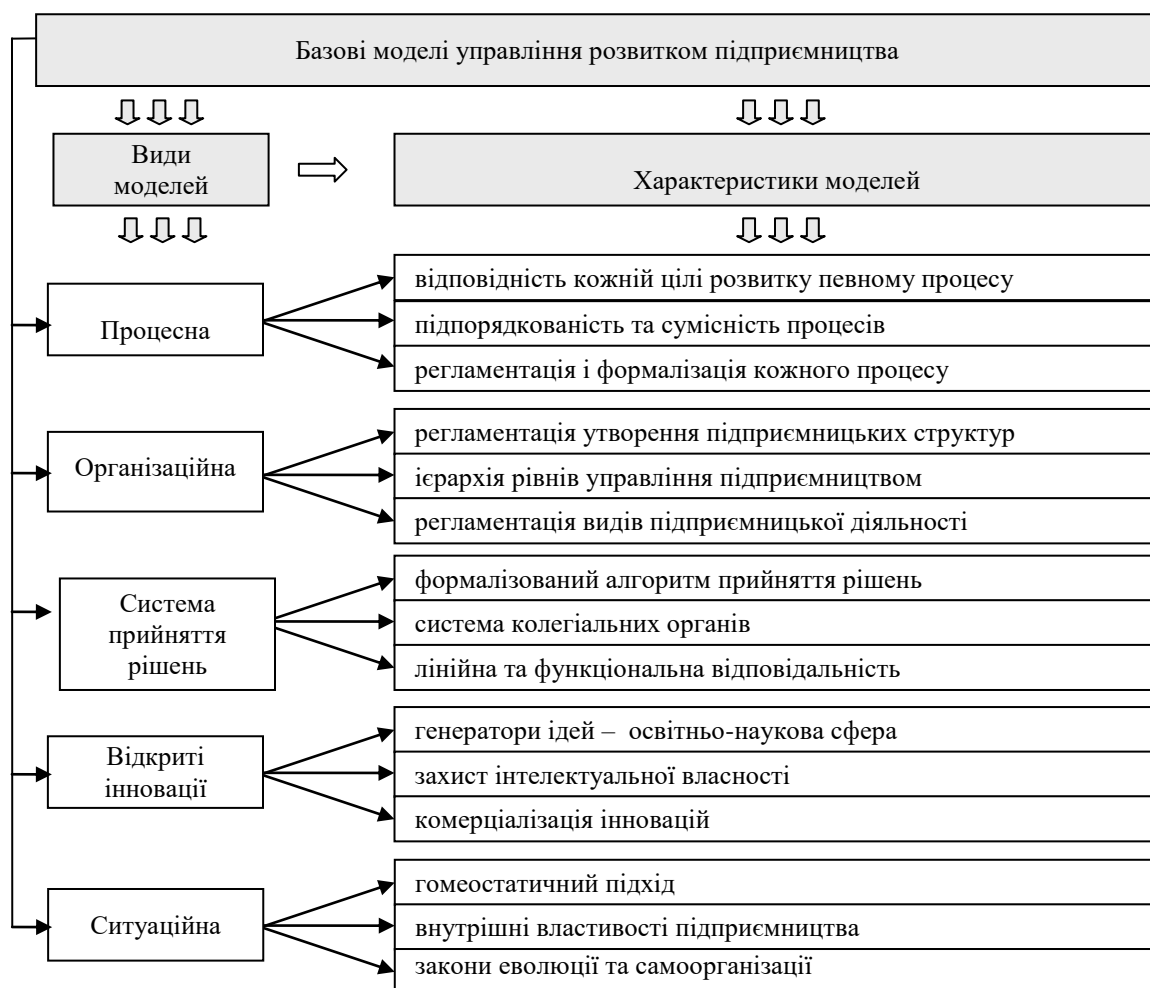


Рис. 1 – Типологія базових моделей управління розвитком підприємництва
джерело: удосконалено на підставі [4; 9]

З виявлених новітніх типів моделей управління, заснованих на відповідних методологічних компонентах, найбільш відмінними, такими, що кардинально змінюють функціонал системи управління макrorівня є моделі управління розвитком підприємництва, побудовані за:

- екологічним підходом;
- соціальним підходом;
- компетентнісним підходом;
- інфраструктурним підходом;
- інноваційним підходом;
- економічним підходом.

Узагальнення ключових функціональних та структурних змін моделей управління розвитком підприємництва на макrorівні дозволяє визначити спільні риси і застосовність моделей в інноваційно-інформаційної економіки сталого розвитку.

Зведена характеристика моделей управління розвитком підприємництва, що побудовані за методологічними підходами макrorівня за ознаками спільних рис і застосовності в інноваційно-інформаційної економіки сталого розвитку (табл. 3-5), доводить, що в моделях є багато спільного за всіма складовими. Проте деякі риси є суто специфічними:

1. Спричинення нових форм і видів підприємницької діяльності.
2. Спричинення появи нових технологій та моделей управління.
3. Утворення нових об'єктів управління.

4. Проблемні аспекти.
 5. Зміна функціонального контуру управління
 6. Призначення змін інструментарію управління.
- Розглянемо перші чотири риси, зміст яких дозволяє угрупувати їх в одну таблицю (табл. 3).

Таблиця 3

Зведена характеристика моделей управління розвитком підприємництва: риси 1, 2, 3, 4

Характеристики (рис)	Моделі за базовими підходами (рис)				
	Монопідходи			Мультипідходи	
	кологічний	соціальний	компетентнісний	інфраструктурний	інноваційний
1. Спричинення нових форм і видів підприємницької діяльності	+	+	-	сприяє	+
2. Спричинення появи нових технологій та моделей управління	-	-	-	-	+
3. Утворення нових об'єктів управління	+	соціалізація	-	кологізація соціалізація інфраструктури	+
4. Проблемні аспекти					
- неформалізований або нечітко визначений статус нових об'єктів управління	+	+	-	+	+
- значні витрати на входження у певні види бізнесу, що породжує підхід	+	+	-	-	+
- відсутність масового ринкового попиту на продукцію або послугу нового виду підприємництва та непередбачуваність поведінки споживачів	+	-	-	-	початок
- потреба у постійному фінансовому донорстві	-	+	-	-	-
- відсутність або запізнення спеціальних знань	+	+	+	+	+
- брак кваліфікованих фахівців	+	+	+	+	+
- фрагментарність освітньо-просвітницької бази виховання підприємців за цінностями сталого розвитку та слабкість випереджальної освіти	-	-	+	-	-
- відсутність або слабкість системи підготовки потрібних фахівців	-	+	+	+	+
- прискорений характер змін вимог до освіти, що обумовлює постійну актуалізацію знань, потрібних підприємцям, технологій їх надання і формалізацію оцінювання	-	-	+	-	+
- обов'язковість і тривалість організації тендерних процедур	-	-	-	+	-
- залежність розвитку інфраструктури від державного фінансування та «великих» інвестицій по більшості видів інфраструктури	-	-	-	+	-
- повільний розвиток бізнес-партнерства в напрямку здійснення великих інфраструктурних проектів	-	-	-	+	-

джерело: власна розробка

З табл. 3 видно що риса, яка відповідає за спричинення нових форм і видів підприємницької діяльності (№1) отримує підтримку від 4-ої та 5-ої моделей управління розвитком підприємництва.

Риса, що відповідає за спричинення появи нових технологій та моделей управління (№2), отримує 1 бал з 5-х, саме тому її долучати немає сенсу.

Риси, що відповідають за утворення нових об'єктів управління та за проблемні аспекти розвитку підприємництва (№3 і №4), отримують в середньому по 3 бали з 5-х.

Наступну рису (№5), що відповідає за зміна функціонального контуру управління, детально розглянуто у табл. 4:

Таблиця 4

Зведена характеристика моделей управління розвитком підприємництва: риса 5

Характеристики (риси)	Моделі за базовими підходами				
	Монопідходи			Мультипідходи	
	екологічний	соціальний	компетентнісний	інфраструктурний	інноваційний
5. Зміна функціонального контуру управління:					
– визнаються принципи сталого розвитку	+	+	+	+	+
– головна зміна – пріоритетність імперативів управління	кологічні	соціальні, інтегровані екологічними	сі за умо компетентнісного забезпечення кожної	соціальні, інтегровані екологічними	бов'язкова інноваційність правлінських рішень
– виникнення нових видів управлінської діяльності на макрорівні:	+	+	+	+	+
а) оцінювання складових сценаріїв сталого розвитку (вплив, наслідки, результативність, ступень інноваційності).	кологічна	соціальна	компетентнісна	інфраструктурна	інноваційна
б) розроблення та прийняття соціальної політики, соціальних програм, аналізу соціальних проблем та соціальних послуг	-	+	-	-	-
в) розроблення та прийняття освітньо-наукової політики, стимулювання розвитку просвітньо-освітньої діяльності, аналізування їх результативності для забезпечення сталого розвитку	-	-	+	-	-
– особливої важливості набуває:	+	-	-	-	-
а) екологічний менеджмент	+	-	-	-	-
б) екологізація соціальної політики	-	+	-	-	-
в) розбудова випереджальної освіти	-	-	+	-	-
г) менеджмент екологізації та соціалізації інфраструктури	-	-	-	+	-
– формується нова нормативно-правова база для ліквідації правових прогалів	+	+	+	+	-

джерело: власна розробка.

Внутрішній розгляд табл. 4 виявив більшу застосовність моделей (4 з 5-х) в інноваційно-інформаційної економіки сталого розвитку, використовуючи Рису №5.

Далі розглянемо останню рису №6, яка характеризує призначення змін інструментарію управління (табл. 5).

Узагальнюючи результати з табл. 3-5, більшість підходів корисні для виникнення нових форм і видів підприємницької діяльності (4 з 5-х), проте зіштовхуються з проблемами:

- значних витрат на входження у певні види бізнесу, що породжує підхід (3 з 5-х);
- формалізації статусу нових об'єктів управління (4 з 5-х);
- відсутності або запізнення потрібних підприємцю знань (4 з 5-х);
- нестачі кваліфікованих фахівців, здатних реалізувати ці моделі (5 з 5-х).

Таблиця 5

Зведена характеристика моделей управління розвитком підприємництва: риса 6

Характеристики (риси)	Моделі за базовими підходами				
	Монопідходи			Мультипідходи	
	екологічний	соціальний	компетентнісний	інфраструктурний	інноваційний
6. Призначення змін інструментарію управління					
– підприємцям:					
а) пріоритетне застосування превентивного підходу до соціальних та екологічних проблем, системну освіту та культуру	+	+	-	+	-
б) пріоритетне застосування інноваційного підходу до екологічних і соціальних проблем, випереджальну освіту та інноваційну культуру	-	-	-	-	+
в) можливість участі у просвітницькій діяльності та знання про соціальне підприємництво, формування відповідної культури	-	+	-	-	-
г) доступ до безперервної випереджальної освіти, стимули для сприйняття та впровадження культури сталого розвитку	-	-	+	-	-
– підприємницьким структурам					
а) підвищення відповідальності за стан навколишнього середовища,	+	+	-	-	-
б) підвищення відповідальності за наслідки інновацій,	-	-	-	-	+
в) можливість участі в наданні соціальних послуг на платній основі, соціальних ініціативах і проектах	-	+	-	-	-
г) підвищення соціальної відповідальності бізнесу;	-	+	-	-	-
д) підвищення інтелектуального та інноваційного потенціалів, формування молодого кадрового резерву	-	-	+	-	-
е) використання ресурсів інфраструктури, збільшення бізнес-комунікацій	-	-	-	+	-
ж) діяльність в рамках діючого законодавства	+	+	+	+	+
– підприємницькій діяльності:					
а) розвиток та поширення екологічно безпечних технологій, безвідходність виробничих процесів та ослаблення негативного технологічного впливу на природу	+	-	-	+	+
б) можливість формування економічної основи соціального підприємництва	-	+	-	-	-
в) розвиток наукової складової	+	+	+	-	+
г) розвиток циркулярності ресурсів	-	-	-	-	+
д) ресурси освітньо-наукової інфраструктури, стимулювання застосування нових знань	-	-	+	-	+

джерело: власна розробка

Висновки та перспективи подальших досліджень. Відтак, до ключових функціональних та структурних змін моделей управління розвитком підприємництва можна віднести:

– виникнення екологічного, соціального і економічного імперативів сталого розвитку, за якими по-винна формуватися модель управління розвитком підприємництва в інноваційно-інформаційній економіці сталого розвитку;

– інтегрування в моделі інфраструктурного забезпечення і продукування інновацій, що розширює можливості розвитку, покращує його передумови. Саме в цих змінах й полягає вплив моделі розвитку національної соціально-економічної системи на управління підприємницькими процесами і структурами.

Аналіз моделей управління розвитком підприємництва, показав, що спільними рисами моделей, побудованих за методологічними підходами макрорівня (екологічним, соціальним, компетентнісним, інфраструктурним, інноваційним) є:

– вплив на всі складові підприємництва – підприємців, підприємницькі структури та підприємницьку діяльність;

– визнання імперативів сталого розвитку та потреби їх інтеграції;

– зміна наукового підґрунтя, функціоналу, структури й інструментарію управління;

– формалізація нормативно-правової бази і процедур управління.

Зведена характеристика моделей управління розвитком підприємництва за ознакою спільних рис, доводить, що в моделях є багато спільного за всіма складовими, проте деякі риси є суто специфічними. Аналіз моделей за ознакою «цінності сталого розвитку» дозволяє стверджувати, що ринкові та перехідні (гібридні) моделі є слабкими з точки зору забезпечення визнання та реального досягнення цілей сталого розвитку. Цей вказує на однаково низку відповідність їх цінностей сталого розвитку, тому доречно для формування зовнішнього середовища розвитку підприємництва застосовувати досвід країн, що обрали корпоративну, скандинавську, соціально-орієнтовану і південно-європейську моделі розвитку національних соціально-економічних систем

ЛІТЕРАТУРА

1. Стратегічні виклики XXI століття суспільству та економіці України : [в 3-х т.] / [за ред. акад. В.М. Гейця, акад. В.П. Семиноженка, чл.-кор. НАН України Б.Є. Квасюка]. – Київ : Фенікс, 2007. – Т. 2 : Інноваційно-технологічний розвиток економіки. – 564 с.

2. Сталий розвиток XXI століття: управління, технології, моделі [моногр.] / [Т.А. Коцко та ін.]. – Черкаси: ФОП Чабаненко Ю. А., 2014 – 540 с.

3. Нікола С.О. Организационно-экономический механизм государственного стимулирования экологоориентированного бизнеса / С.О. Нікола // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса, 2017. – Вип. 63. – С. 183-189.

4. Одрехівський М.В. Методологічні підходи до управління підприємницькими структурами / М.В. Одрехівський // Науковий вісник НЛТУ України: Зб. наук. пр. – Львів, 2016. – Вип. 26.3. – С. 287-293.

5. Петрашко Л.П. Європейські моделі відповідального інвестування: адаптація в Україні [моногр.] / Л.П.Петрашко, С.В.Андрос, Т.В. Романьок. – К.: ДВНЗ «КНЕУ», 2016. – 262 с.

6. Проніна О.В. Засади еколого-орієнтованого розвитку з використанням ринкових механізмів та ситуативного державного регулювання / О.В. Проніна // Інвестиції: практика та досвід. – 2010. – № 7. – С. 76-79.

7. Саксонова О.М. Удосконалення економічного механізму природокористування та природоохоронної діяльності : дис. на соиск. научн. степ. канд. экон. наук: 08.08.01 / О.М. Саксонова. – Київ, 2003. – 397 с.

8. Синякевич І.М. Економічні, екологічні та соціальні імперативи як інструмент подолання глобальних екологічних загроз / І.М. Синякевич // Наукові праці Лісівничої академії наук України. – 2014. – № 12. – С. 227-232.

9. Скидан О.В. Моделі як механізм управління підприємництвом на сільських територіях / О.В. Скидан, О.Ф. Присяжнюк, М.Ф. Плотнікова // Інтелект XXI. – 2019. – № 2. – С. 69-74.

10. Сталий розвиток – XXI століття: управління, технології, моделі. Дискусії 2016 [моногр.] / [Андерсон В.М., Балджи М.Д., Баркан В.І. та ін.]; за наук. ред. проф. Хлобистова Є.В. – Черкаси: Видавець Чабаненко Ю., 2016. – 590 с.

11. Сталий розвиток – XXI століття: управління, технології, моделі. Дискусії 2017 [моногр.] / [Аверіхіна Т.В., Адамець Т.П., Андерсон Н.В. та ін.]; за наук. ред. проф. Хлобистова Є.В. – Київ: Видавець Чабаненко Ю., 2017. – 546 с.

12. Сталий розвиток XXI століття: управління, технології, моделі. Дискусії 2018 [моногр.] / [Аверіхіна Т.В., Ілляшенко С.М., Мних О.Б. та ін.]; за наук. ред. проф. Хлобистова Є.В. – Київ: Видавець Чабаненко Ю., 2018. – 668 с.

13. Mechanism to ensure sustainable development of enterprises in the information space [Електронний ресурс] / [V. Phillipov, A. Durmanov, V. Bartosova, S. Drobyazko, O. Melnyk] // *Entrepreneurship and Sustainability*. – 2019. – Issues 7 (2). – pp. 1377-1386. – Режим доступу: [https://doi.org/10.9770/jesi.2019.7.2\(40\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2019.7.2(40)). – Доступно на 18.12.2019. – Назва з екрана.

REFERENCES:

1. Heits, V.M. & Semynozhenko, V.P. & Kvasiuk, B.Ye. (2007). Strategic challenges of the XXI century to the society and economy of Ukraine. Kyiv: Feniks, Vol. 2/3, Innovative and technological development of the economy, 564 [in Ukrainian].

2. Kotsko, T.A. & ... (2014). Sustainable development of the XXI century: management, technologies, models. Cherkasy: FOP Chabanenko Yu.A., 540 [in Ukrainian].

3. Nikola, S.O. (2017). Organizational and economic mechanism of state stimulation of ecologically oriented business. *Ekonomichni innovatsii*, 63, 183-189 [in Ukrainian].

4. Odrekhivskyi, M.V. (2016). Methodological approaches to the management of business structures. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, 26.3, 287-293 [in Ukrainian].

5. Petrashko, L.P. & Andros, S.V. & Romanok, T.V. (2016). European models of responsible investment: adaptation in Ukraine. Kyiv: DVNZ «KNEU», 262 [in Ukrainian].

6. Pronina, O.V. (2010). Principles of ecologically oriented development with the use of market mechanisms and situational state regulation. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, 7, 76-79 [in Ukrainian].

7. Saksonova, O.M. (2003). Improving the economic mechanism of nature management and environmental protection. Kyiv, 397 [in Ukrainian].

8. Syniakovych, I.M. (2014). Economic, environmental and social imperatives as a tool to overcome global environmental threats. *Naukovi pratsi Lisivnychoi akademii nauk Ukrainy*, 12, 227-232 [in Ukrainian].

9. Skydan, O.V. & Prysiazhniuk, O.F. & Plotnikova, M.F. (2019). Models as a mechanism of business management in rural areas. *Intelekt XXI*, 2, 69-74 [in Ukrainian].

10. Khlobystov, Ye.V. & Anderson, V.M. & Baldzhy, M.D. & Barkan, V.I. & ... (2016). Sustainable development – XXI century: management, technologies, models. *Discussions 2016*. Cherkasy: Vydavets Chabanenko Yu., 590 [in Ukrainian].

11. Khlobystov, Ye.V. & Averikhina, T.V. & Adamets, T.P. & Anderson, N.V. & ... (2017). Sustainable development – XXI century: management, technologies, models. *Discussions 2017*. Kyiv: Vydavets Chabanenko Yu., 546 [in Ukrainian].

12. Khlobystov, Ye.V. & Averikhina, T.V. & Illiashenko, C.M. & Mnykh, O.B. & ... (2018). Sustainable development – XXI century: management, technologies, models. *Discussions 2018*. Kyiv: Vydavets Chabanenko Yu., 668 [in Ukrainian].

13. Durmanov, A. & Bartosova, V. & Drobyazko, S. & Melnyk, O. & Phillipov, V. (2019). Mechanism to ensure sustainable development of enterprises in the information space. *Entrepreneurship and Sustainability*, 7 (2), 1377-1386. doi:10.9770/jesi.2019.7.2(40)

УДК 330.34.014.2(502): 551.435.322
JEL O01, L83, Q26

ХУМАРОВА Н.І.

*д-р екон. наук,
ст. наук. співроб.*

*Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ
Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044*

E-mail: oss_iprei@ukr.net

ORCID: 0000-0001-5255-8004

ТЮТЮННИК Г.О.

к.е.н., н.с.

*відділу економічного регулювання природокористування
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ
Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044*

E-mail:.ecoregnatures@ukr.net

ORCID: 0000-0003-4864-6129

ВЕРНІГОРОВА Н.В.

Інженер I категорії

*відділу економічного регулювання природокористування
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ
Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044*

E-mail: natalivern93@gmail.com

ORCID: 0000-0002-5968-4211

РОЗВИТОК ІНКЛЮЗИВНОСТІ У СФЕРІ РЕКРЕАЦІЙНОГО ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ ПЛЯЖНИХ ТЕРИТОРІЙ

Актуальність. Особливо роль у системі економічного розвитку країни та подальшої інтеграції у Європейській союз відіграє забезпечення інклюзивності у сфері рекреаційного природокористування. – Сучасна інституційна база досить фрагментарна щодо адміністративного регулювання пляжних територій – середовища сукупності цінних природних ресурсів, які є привабливими для розбудови бізнес-діяльності. Це призводить до неможливості здійснення ефективної економічної оцінки територій, збереження їх екологічного стану, і як наслідок перешкоджає слідуванню світовим тенденціям розвитку економіки.

Мета та завдання. Метою статті є розкриття характеристик інклюзивного підходу та окреслення складових організації та розвитку пляжних територій. Формулювання критеріїв створення інклюзивного пляжу. Обґрунтування впровадження принципів організації інклюзивності рекреаційних природних ресурсів на прикладі пляжів, які отримали статус Blue Flag.

Результати. Авторами розглянуто законодавчий базис, стратегії і плани дій з питань охорони морського природного середовища України та його використання. Представлено правила використання берегозахисних споруд, які є місцями масового відпочинку та виявлено в них протиріччя. Задекларовано принципи інклюзивності використання пляжних територій. Проаналізовано стан забрудненості пляжних територій, методики оцінки впливу господарської діяльності на морські екосистеми, стан туристичних потоків та надано пропозиції.

Висновки. Обґрунтовано, що відсутній науковий теоретичний базис, а у законодавчому полі немає єдиного нормативно-правового акту, який регулює питання пляжних територій, їх забруднення, відповідні економічні відносини. Обґрунтовано, що відсутнє зонувannya пляжних територій та не враховується їх екологічний стан при розрахунку вартості орендної плати. На недостатньо рівні – дотримання соціальних потреб різних верств населення та забезпечення догляду, використання та охорони контактної зони як єдиного цілого. Обґрунтовано необхідність використання податкової політики, рентних платежів, заснованих на економічній оцінці природних рекреаційних ресурсів з урахуванням екологічної складової.

Ключові слова: пляжні території, інклюзивна економіка, зона суша-море, інституційне забезпечення, забруднення, орендна плата, екологічний стан.

KHUMAROVA N.I.

Dr.Sc. (Economics),

Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the

National Academy Of Sciences Of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: oss_iprei@ukr.net
ORCID: 0000-0001-5255-8004

TIUTIUNNYK H.O.
PhD in economics, Researcher,
Department of Economic Regulation of Nature Management
Institute of Market Problems and Economic and Ecological Research NAS of Ukraine
Frantsuzkyi boulevard, 29, Odessa, Ukraine, 65044
E-mail: ecoregnaturres@ukr.net
ORCID: 0000-0003-4864-6129

VERNIHOROVA N.V.
engineer of 1st category
Department of Economic Regulation of Nature Management
Institute of Market Problems and Economic and Ecological Research NAS of Ukraine
Frantsuzkyi boulevard, 29, Odessa, Ukraine, 65044
E-mail: natalivern93@gmail.com
ORCID: 0000-0002-5968-4211

DEVELOPMENT OF INCLUSIVITY IN THE FIELD OF RECREATIONAL NATURE MANAGEMENT ON THE EXAMPLE OF BEACH TERRITORIES

Topicality. Ensuring inclusiveness in the field of recreational nature management plays a special role in the system of economic development of the country and further integration into the European Union. The modern institutional base is rather fragmentary in terms of administrative regulation of beach areas - the environment of a set of valuable natural resources that are attractive for business development. This leads to the impossibility of effective economic assessment of territories, preservation of their ecological status, and as a consequence prevents the pursuit of global economic trends.

Aim and tasks. The purpose of the article is to reveal the characteristics of an inclusive approach and outline the components of the organization and development of beach areas. Formulation of criteria for creating an inclusive beach. Substantiation of introduction of principles of the organization of inclusiveness of recreational natural resources on an example of the beaches which have received the Blue Flag status.

Research results. The authors consider the legislative basis, strategies and action plans for the protection of the marine environment of Ukraine and its use. The rules of use of shore protection structures, which are places of mass recreation, are presented and contradictions are revealed in them. The principles of inclusive use of beach areas are declared. The state of pollution of beach areas, methods of assessing the impact of economic activities on marine ecosystems, the state of tourist flows and proposals are analyzed.

Conclusion. It is substantiated that there is no scientific theoretical basis, and in the legislative field there is no single legal act that regulates the issues of beach areas, their pollution, the relevant economic relations. It is substantiated that there is no zoning of beach areas and their ecological condition is not taken into account when calculating the cost of rent. At an insufficient level - compliance with the social needs of different segments of the population and ensuring the care, use and protection of the contact area as a whole. The necessity of using tax policy, rent payments based on economic assessment of natural recreational resources taking into account the ecological component is substantiated.

Key words: beach areas, inclusive economy, land-sea zone, institutional support, pollution, rent, ecological condition.

Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks. Ensuring inclusiveness in the field of recreational nature management plays a special role in the system of economic development of the country and further integration into the European Union. Among the many environmental issues, beach areas occupy an important place - the environment of a set of valuable natural resources that are attractive for business development. Improving the quality of life is an important part of solving the socio-ecological and economic problem of society. Satisfaction of material and spiritual needs should be carried out not only by increasing the variability of services in recreation areas, but also by maintaining and improving the quality of the environment and human impressions. The current institutional framework is rather fragmentary in terms of administrative regulation of beach areas, including measures to eliminate their pollution. This leads to the impossibility of effective economic assessment of territories, preservation of their ecological status, and as a consequence prevents the pursuit of global economic trends.

Analysis of recent publications on the problem. The Water Code of Ukraine defines coastal areas as the space between land and water bodies located on both sides of the shoreline, composed of marine sediments and the activities of other natural or anthropogenic factors. [2]. In the Land Code, coastal areas are part of the beach area, around sea bays and estuaries and within the coastal protection zone of the seas, the function of which is to protect surface water bodies from pollution and clogging and preserve their water content [2]. But in the legislative field there is no normative-legal act, which regulates the issues of beach areas, their use, relevant economic relations and issues of pollution.

The issue of pollution of marine areas is, first of all, a solution to the problem of eliminating marine litter. For the first time in the Ukrainian legislation about such kind of waste as sea litter is mentioned in 1995 in the Water code of Ukraine [1]. We are talking about the ban on dumping waste and litter into water bodies. In the same year in the Code of Merchant Shipping of Ukraine [3] it is determined that, as such, there is no responsibility for dumping litter during emergencies or port errors. However, already in 1996 in the Rules for the protection of inland waters and the territorial sea from pollution and clogging [4] emphasizes the mandatory registration of waste management operations. A more detailed procedure of possible cases during the stay in the internal sea waters and territorial sea of Ukraine of vessels and treatment of this type of waste is prescribed. In 1998, the Law "On Waste" was issued [5], in which the subject of waste is considered in detail. However, it somewhat duplicates the requirements for storage and disposal of waste within water protection zones and sanitary protection zones of water bodies, which are prescribed in the Water Code.

The category of "litter" is defined in the Rules of registration of operations with harmful substances on ships, sea installations and in ports of Ukraine [6] in 2001 and the procedure for registration of litter transactions is given. In the Regulations on the management system of safety of navigation on sea and river transport [7] in 2003 for the first time it is a question of maintenance of a necessary condition of base, territory and water area. Continuation of this topic is the Safety Rules for employees of vessels of the port and auxiliary fleet of fisheries (2007) [8], determining the work to eliminate pollution of the sea and port waters. In the same year, in accordance with the Rules for the Prevention of Pollution from Vessels of Inland Waterways of Ukraine [9] the system of equipping ships and all other vessels with technological schemes of litter collection and treatment and the rules of conduct of crew members as a result of detecting water pollution have been determined.

Today they are present in the legal framework:

- Strategies of protection the environment from pollution and implement mandatory IMO instruments until 2022;
- fulfillment of Ukraine's international obligations in the field of merchant shipping safety;
- implementation of the provisions of directives and regulations of the European Union in the field of international maritime and inland water transport ("road map") [10];
- development of seaports of Ukraine for the period up to 2038 [11];
- waste management in Ukraine until 2030 [12].

All documents were approved only about a year ago. Action plans and measures in accordance with these strategies have not yet been developed. In the regulatory framework among the action plans, there are only outdated documents:

- Emergency Action Plan on the Black Sea to the Protocol on Cooperation in Combating Pollution of the Black Sea by Oil and Other Harmful Substances as a Result of Emergencies [13],
- National program for the protection and reproduction of the environment of the Azov and Black Seas [14]. The latest document is the Ship Waste and Cargo Residues Management Plan of the Yuzhny Administration, which is filled in detail with the necessary waste management measures. This port is certified according to ISO 14000 environmental management standards.

The economic side of this issue was first considered in 2009 through the "Methodology for calculating the amount of compensation for damages caused to the state as a result of violations of legislation on protection and rational use of water resources" [15]. This Methodology is aimed at the implementation of Directive 2006/11 / EC of the European Parliament and of the Council of 15 February 2006 on pollution caused by certain hazardous substances discharged into the aquatic environment. According to it, the procedure for determining the amount of compensation for damages caused to the state as a result of violation of legislation on protection and rational use of water resources has been established. In the Safety Rules during exploration and development of oil and gas fields in the Black and Azov Seas (2012) [16]. The concept of incinerators is first mentioned - waste incineration plants (weight and volume reduction), which are equipped with waste incinerators. Procedure for providing services to ensure the prevention and elimination of pollutant spills in seaports of Ukraine (2013) [17] determines the organization of reception of litter and waste from vessels, their

transfer to specialized enterprises for further treatment, establishes responsibility for the spillage of pollutants in the waters and on the territory of the seaport.

The latest legal act today is the Rules for the development of oil and gas fields [18], which determine the order of disposal and utilization of marine litter. These points are not described in sufficient detail, only in a few articles, so they need more detail and further research in the direction of waste management.

Allocation of previously unsolved parts of the general problem. The concept of spatial separation of shore and water in the works of Doctor of Economics Stepanov V.M. [19] characterized as a land-sea contact zone. In a broader sense, the contact zones include any active surfaces in the seas: systems such as river-estuary-sea, river-sea-strait-sea, hydrological fronts, upwelling, centers of interaction of ocean fields, water-ice systems, bottom-natural ball of water. In table 1 you can see the variety of contact zones.

Table 1

Characteristics of the land-sea contact zone

Contact area	Scale	Definition
Seaside coast	1 KM	Seaside coast – strip of the lithosphere surface, where traces of the ancient interaction of land and sea, formed at relatively higher levels than modern
Coast	10-100 M	The concept of "shore" includes a beach, a surf zone and a cliff
Tidal zone	1 M	Covers a depth of up to 5 m

Source: compiled by the authors on the basis [19, p. 9]

In the land-sea contact zone, various sectors of the national economy, maritime complex, which use the marine multifunctional resources of this area, including the coast-coast zone, can develop. It should be noted that land resources can be in state, municipal and private ownership and used by the owner or leased. But natural recreational resources remain state property in terms of rent. For a long time, natural recreational resources, including beach areas, were outside the scope of the economic evaluation system. Currently missing:

- zoning of beach areas;
- taking into account the environmental situation when calculating the cost of rent;
- compliance with the social needs of different segments of the population;
- providing benefits to entrepreneurs who have personally created recreation areas in declining coastal areas and maintain a high level of their environmental status;
- care, use and protection of the contact area as a whole.

The lack of a theoretical basis affects the imperfections of the regulatory framework.

Formulation of research objectives (problem statement). The purpose of the article is to reveal the characteristics of an inclusive approach and outline the components of the organization and development of beach areas. Formulation of criteria for creating an inclusive beach. Substantiation of introduction of principles of the organization of inclusiveness of recreational natural resources on an example of the beaches which have received the Blue Flag status.

An outline of the main results and their justification. In Ukraine, beach areas or part of them are mostly leased for a long time by various business entities. Lease agreements provide for the lease of "a complex of shore protection structures in the form of an artificial beach." However, the Law of Ukraine "On the improvement of settlements" [20] declares that beaches belong to the objects of improvement, and engineering constructions of coastal protection value, according to the legislation, cannot be rented.

An artificial beach is the result of the operation of shore protection structures, not the structure itself. On the territory of the beach area of the sea coast such structures are traverses, bumps, breakwaters. The main functional purpose of these buildings is to protect the coast, as well as the preservation and expansion of existing beaches. Therefore, the identification of beaches with buildings is incorrect. In addition, shore protection structures, as a rule, are on the balance of the executive body of city (village) councils and are communal property, not land.

More often land plots in the beach area are leased as communal property, in violation of the procedure provided by the Law of Ukraine "On Land Lease". That is, the budget of the city (village) does not receive the amount equal to the difference between the rent of the land plot of the coastal zone and the rent of the buildings

(traverses, bunks, breakwaters) [21]. The lessee claims only a sandy plot of land, but as part of the assessment, this area is not assessed as land, which significantly reduces its appraised value.

In addition, it should be emphasized that the contract between the tenant and the landlord should not affect the third party - vacationers on the beach. According to the Law of Ukraine № 233-IX of October 29, 2019 "... restriction in any way unimpeded or free access of citizens to the coast of the seas, sea bays, estuaries and islands in inland waters within the beach area, as well as to river banks, reservoirs and islands for general water use, except in cases provided by law entails liability ,, » [22].

In a large number of cities (villages) of Ukraine in the rules of equipment and operation of beaches it is defined that beaches - formed by the nature or artificially created objects which are intended

- on the one hand - for mass swimming of people (the area of the water area limited by the open sea by signs of a bathing zone with the adjoining site of the coastal territory made of beach material);

- on the other hand - these are active shore protection structures as part of landslide and landslide measures in areas where the bases of the slopes are located in contact with the sea water mirror, to protect the native shores, stabilize landslides, expand or maintain existing beaches and have limited use.

That is, the definition still emphasizes shore protection structures, not plots of land.

In particular, it is prohibited on shore protection structures, which are places of mass recreation:

- damage and destruction of beach material;
- conducting economic activities that affect or may affect the development of hazardous geological processes, natural healing factors and ecological balance;
- laying cables, including high-voltage underground cables;
- pipelines, other communications;
- construction of any buildings and other objects not related to the operational regime and protection of natural and therapeutic factors;
- discharge of drainage and wastewater;
- arrangement of car parks, their service points (repair, washing, etc.);
- installation of cesspools, accumulators of liquid and solid waste;
- travel of vehicles not related to the maintenance of this area;
- use of deposits of medical resources [23].

We see contradictions - restrictions on economic activity are registered as for coastal protection constructions, and in practice use of a coastal strip is conducted as the land plot:

- with permits for the construction of buildings and facilities that are not related to the protection of natural and therapeutic factors;

- discharge of drainage and wastewater;
- conducting economic activities that affect or may affect the development of hazardous geological processes, natural healing factors and ecological balance.

And most importantly - coastal protection structures are leased. The calculation of the value in all contracts is based on an independent assessment of the property and includes VAT. In the summer season - monthly payments increase by several tens of percent, which makes it possible to cover the tenant's expenses in a few weeks. It is clear that the beach business - is quite profitable.

If we are talking about the lease of beach areas, it can be noted that the calculation of the cost of renting beach areas does not include the environmental component, and this is important not only for conservation and rational use of natural recreational resources, but also to increase interest of vacationers and investors. After all, ecologically clean territory will benefit much more both from the point of view of receiving positive impressions and rest, and from economic. Therefore, to strengthen the economic interest of territorial authorities it is necessary to start using tax policy, rent payments based on economic assessment of natural recreational resources, taking into account the environmental component.

Among the practices and other measures for marine litter and waste management are the Environmental Program of Environmental Protection Measures in Yuzhny, Odessa region for 2017-2020 and a number of separate general measures that can be used to prevent pollution of marine areas and neutralization of pollutants. substances, as a result of possible negative cases. However, so far in Ukraine there are few beaches that have received the Blue Flag. Blue Flag is a leading EU program that promotes environmental awareness, sustainable management of beaches, berths and the development of tourist shipping around the world. They are located in the Odessa region - in the Black Sea, in Hrybivka, in Odessa - Caleton, Blach Sea Riviera Beach and Pier № 1.

Solving the problem of renting beach areas also requires regulation of the principles of inclusiveness in lease agreements. The world experience of inclusive beaches provides their accessibility and comfort in use for people with special needs. The specificity is that not only the beach and the marine environment are equipped

with special infrastructure, but also the hotel is designed for people with disabilities. In the city of Odessa today there are six beaches that have accessories for recreation for such people: Langeron, Dog, Dolphin, Caleton, Chkalovsky and Seagull.

However, the inclusive nature of recreational use of beach areas should be based on access to the free use of natural resources and their environmental friendliness. Inclusive use of beach areas should be based on the principles of the dialectic of anthropocentrism and the nature of centrism:

- realization of human needs in rest and receiving impressions with observance of ecological use of natural resources;
- development of high-quality jobs with the involvement of women, children, pensioners and people with disabilities;
- openness to the tourism business;
- creativity;
- innovation;
- involvement;
- partnership.

Assessment of the inclusiveness of nature use (beach areas) can be done using a number of criteria that determine the nature and compliance with the requirements of inclusion. In our opinion, they can be divided into three groups: economic, environmental and social (Table 2).

Table 2

Criteria for inclusiveness of recreational nature use (beach areas)

<i>Economic</i>	<i>Ecological</i>	<i>Social</i>
<ul style="list-style-type: none"> - inclusion in the calculation of regulatory and monetary assessment of beach areas of the environmental component; - increasing the level of value of natural resources under the beach areas, in order to rationally and effectively assess the land tax of these lands and rent; - fines for pollution of the beach area, including marine environment. - increasing the investment attractiveness of beach areas through the organization of information events: fairs, concerts, quest games, seminars, trainings, production of flyers, exhibitions, installations; - variability of rent for business activities in beach areas depending on the quality of natural resources and care for the area (the higher the value of the resource - the higher the rent, the higher the environmental friendliness - the greater the possibility of using the rate of reduction); - internationalization of external (negative) effects 	<ul style="list-style-type: none"> - mandatory compliance with the Blue Flag criteria; - clean sanitary and hygienic seawater treatment equipment; - special containers for collecting plastic things, used bottles and metal cans for further processing; - increase of green areas; - increase of green technologies; - increasing the level of greening of transport infrastructure; - improving the quality of beach areas; - control over the accumulation of algae or other vegetation, except for areas specifically designated for this purpose; - improving the quality of the dynamic properties of the resource-ecological system of the biosphere: homeostasis, availability, survivability, stability, reliability. 	<ul style="list-style-type: none"> - increasing the access of residents to the free beach area; - increasing the interest of individuals in the preservation and development of cleanliness of beach areas; - taking into account the needs of a group of people with disabilities (development and equipment of special beaches); - compliance of the recreation environment with socio-psychological attitudes of the individual; - creating a strategy for managing beach areas; - increasing the scale of the free beach area for the public; - securing beach areas for security; - control of walking of pets, allocation of special areas of beach areas for their walking, swimming and swimming; - convenient conditions for movement along the coast, equipped with special showers and changing rooms for people with special needs; - conditions for convenient descent into the sea of people with special needs (sea ramps)

Source: author's development

Inclusive use of beach areas should include cleanliness not only of coastal areas but also of the marine environment. An urgent issue in the current conditions of development of innovative technologies is the use of seawater treatment equipment. After all, the destruction of algae and the capture of plastic is not the first year,

but the pollution of water resources includes not only these types of pollutants. Especially cases of pollution occur in the middle of the summer season, with an increase in the number of tourists and vacationers.

Assessment of natural recreational resources should be cost-effective and form a market environment in which beach areas will be used rationally and economically, characterized by sustainable development and protection of natural resources. The inclusiveness of beach areas with ecological cleanliness of beaches and marine environment, economic activity, social requirements should include the entire contact area.

According to the report on the research work of the candidate of chemical sciences Pavlenko M.Yu. (UkrSCES), in the North-Western region of the Black Sea on hydrological and hydrochemical biological and geographical features distinguish 26 ecosystems that provide basic ecosystem services. The development of methodological bases for assessing the impact of economic activity on marine ecosystems is particularly interesting [24]. The evaluation methods considered in this paper can be divided into four groups:

1. *Analysis of the impact of maritime activities on the marine environment and marine ecosystem services*, which includes an assessment of the waste of activities and an assessment of the loss of activities.
2. *Assessment of the impact of economic activity on marine ecosystem services*, which includes an assessment of the reduction in the cost of ecosystem services as a result of marine pollution.
3. *Valuation of biological resources of marine ecosystems*, which includes annual integrated valuation of ecosystem services for marine ecosystems, marine bioresources before and after pollution, cultural services of coastal areas, and recreational resources based on the use of rent exploitation of natural resources.
4. *Assessment of damage to environmental services and biological resources from marine water pollution*, which includes an assessment of the amount of damage to aquatic bioresources calculated for each type of bioresources.

You can get acquainted in detail with the methods in the work itself [24]. However, the assessment of ecosystems is always difficult in terms of complexity and taking into account all available links. In addition, assessing the ecosystem, we will not be interested in enterprises and marine complexes in overcoming negative phenomena. Therefore, we propose to direct the development of assessment methods to a broader comprehensive assessment of both the ecosystems themselves and enterprises and areas associated with them. Here are some suggestions for the above evaluation methods (Table 3):

Table 3

Proposals to improve methods for assessing marine ecosystem services and maritime activities

Assessment methodology	Calculation	Suggestions of the authors
<i>Analysis of the impact of maritime activities on the marine environment and marine ecosystem services</i>		
<i>Estimation of waste intensity of activities.</i> Waste capacity of activities can be determined by the ratio of the amount of waste generated to the total activity of the industry or region of marine nature. This indicator allows you to identify the most "dirty" in environmental terms.	$W_a = \frac{V_{waste}}{V_{activity}}$ where W_a – waste-intensive activities; V_{waste} – volume of waste generated as a result of economic activity within the maritime region, UAH; V_{activity} – the corresponding volume of activity within the maritime region, UAH.	The assessment allows to identify the most "dirty" production for the marine environment within the region, but does not give an idea of the pollution from other regions, ie external effects that can have a much greater impact (such as fertilizers in Ukrainian rivers and eutrophication of marine waters, etc.)
<i>Assessment of the impact of economic activity on marine ecosystem services</i>		
<i>Estimation of reduction of cost of ecosystem services as a result of sea pollution.</i> Carried out in two stages: I - assessment of the ecosystem service cost before implementation the planned activity; II - the amount of damage caused to the marine ecosystem service as a result of the planned or functioning economic activity is estimated.	$C_i^3 = C_i - Y_i$ where C_i³ - cost of the i-th marine eco-service after pollution of the marine environment, UAH; C_i - cost of the i-th marine eco-service before pollution, UAH; Y_i - economic damage caused to the i-th marine eco-service as a result of marine pollution, UAH.	Assessing the decline in the cost of ecosystem services leads to a decrease in the activities of related enterprises: $C_{ie}^3 = (C_i - Y_i) \cdot K_p$ R_{in}³ – profitability of the enterprise due to the reduction of the cost of the i-th marine eco-service after pollution of the marine environment, UAH. K_n - profitability ratio of the enterprise $K_n = K_i \cdot K_q \cdot K_d$ K_i – image ratio; K_q – quality ratio; K_d – income ratio.

<i>Estimation of the value of biological resources of marine ecosystems</i>		
Evaluation of cultural services of coastal areas - based on the recreational potential of the beach bathing resource	$R = S \cdot N \cdot T$ where R - number of "beach-bathing" resources (R, man-days) S - beach area, ha; N - ecological and psychophysiological load of the beach, people / ha; T - duration of the beach and bathing season, days. $Ee = R \cdot C$ Ee - economic effect of using the beach as a recreational resource; C - the cost of one visit to the beach, UAH / people-days.	Assessment of the economic effect of ecosystem services should be based only on the implementation of additional services - catering facilities, medical rehabilitation services (massage), water transport rental, entertainment facilities. Access to the ecosystem service itself (free stay on the beach, sunbathing and sea bathing) should be free of charge and not subject to economic evaluation. Purely ecosystem services are the basis that attracts to the creation of certain institutions and enterprises, enables them to develop. But the payment for the use of public ecosystem services contradicts the principles of inclusiveness in nature management.
Assessment of losses to environmental services and biological resources from marine water pollution		
The amount of damage to aquatic bioresources is calculated for each type of bioresources	$N = N^1 + N^2 + N^3 + N^4 + N^5$ where N - total amount of damage to marine biological resources, UAH; N1 - the amount of damage from the loss of aquatic bioresources, UAH; N2 - the amount of damage from the loss of offspring of dead aquatic bioresources, UAH; N3 - the amount of damage from the loss of growth of aquatic bioresources, as a result of the death of forage organisms (plankton, benthos), UAH; N4 - the amount of damage from the deterioration of living conditions and reproduction of aquatic bioresources (loss of spawning and breeding sites, wintering, feeding areas, violation of migration routes, deterioration of hydrochemical and hydrological regimes), UAH; N5 - costs for restoration of disturbed state of aquatic bioresources, UAH.	Growth of aquatic bioresources (N^3) is not always a positive phenomenon for ecosystems. For example, an uncontrolled increase in plant biomass productivity in water areas can lead to eutrophication, which negatively affects the quality of ecosystem services and even makes it impossible to use them. The same applies to the introduction of new species, the over-reproduction of alien species, which diversify flora and fauna, but cause great harm to local species.

Source: based on [24]

According to official statistics, solving the problem of marine litter and cleaning of beach areas is developing on a large scale through volunteer work and some coastal maintenance utilities [25].

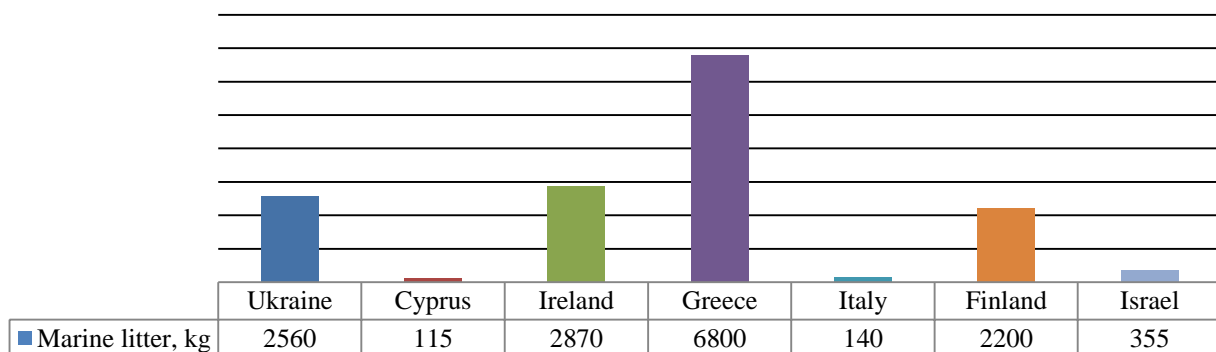


Fig. 1. Marine litter pollution of the territory of the countries for 2020, kg

Source: based on [25]

In Figure 1, you can see that the level of pollution in different countries does not depend on the area and the number of people involved in cleaning up. Ukraine, along with the EU countries, is characterized either by excessive environmental friendliness of the use of relevant natural resources, or still insufficient attention to this issue.

The inclusiveness of beaches, in the context of the possibility of visiting them by all segments of the population, should be characterized by the presence of a sufficient number of free areas for recreation. Free access to beaches in the European Union is prevalent in countries such as Bulgaria, Spain, Portugal, Croatia and others. Most beaches in Ukraine are municipal. However, many hotels have their own beaches, which are only allowed to guests. Here we return to the question of a clear definition of the concept of "beach", its boundaries, zoning of the coastal zone with the attribution of norms and nature of construction, as well as providing benefits to entrepreneurs who did not rent as a majority, but personally created recreation areas in coastal areas in decline, and maintain a high level of their ecological status.

As for tourist flows, which put a significant load on the territory of beach areas, experts note that according to the norms, beaches should accommodate 20% of the population at once, for example, for Odessa - it is more than 200 thousand people. At the same time, the city's coastline can serve about 200 thousand people at a time [26, 27].

And every year the number of tourists in the city increases. If in 2015 Odessa was visited by 1.5 million people, in 2019 - 3.2 million, 40% of whom are visitors from abroad. In addition, in the 1970s sandy beaches occupied 170 hectares, as of 2020 there were less than 56 hectares. According to other official estimates, the city's beaches can accommodate only 70 thousand people. As for hotel rooms in the city - their capacity is 32 thousand people.

According to the information of the Department of Ecology and Development of Recreational Zones of the Odessa City Council on the implementation of state policy goals in the relevant field of activity and indicators of their achievement within the budget programs for 2019 and currently operates the city program "Equality" for 2016-2019. Council of 03 February 2016 № 262-VII), within which was sent 354 948 UAH, of which: for the current repair of shady canopies of recreation areas for the organization of leisure for people with disabilities on the city beaches of the 11th century. V. Fontana and Luzanivka Hydropark - UAH 200,000. from the general fund.

At the request of the Department of Ecology and Development of Recreational Zones of the Odessa City Council, the project "Reconstruction of the beach for people with disabilities (11th century V. Fontana) from a special fund (development budget) in the amount of 154 948 UAH.

It is clear that inclusiveness involves improving the quality of life - satisfaction of the population with their lives in terms of various needs and interests, covering characteristics and indicators of life as an economic category, recreation, social security, law enforcement and respect for the law, environmentally friendly environment, free time and the opportunity to use it by getting vivid impressions, a sense of calm and comfort.

In accordance with the above to improve the regulatory framework for beach management, we propose to make the following changes:

- addition of the list to the Law "On Lease of State and Communal Property";
- amendments to the Law "On the improvement of settlements" - providing a definition of "beach" and its boundaries, to determine the mechanism of their use in economic activities, as well as the definition of beaches as leased objects;
- providing a clear definition of the features of recreational facilities in the process of their economic operation, especially taking into account their ecological status in the Law "On Environmental Protection";
- mandatory zoning of recreational beach areas with the definition of regulatory loads for each of the zones;
- review of rental methods;
- creation of a register of tenants, which will collect all data on offenses, terms of lease and provision of services;
- creation of a register of promising beaches for rent, with the prescribing of requirements and obligations to the tenant for landscaping;
- improvement of the mechanism of assessment of natural recreational resources taking into account the ecological component;
- introduction of a system of differential rent for natural resources, beaches;
- development of options for harmonization of the regulatory framework.

Summarizing the above, we can conclude that the management of lease relations for beach areas and marine litter with the preservation of clean beaches do not have the appropriate legal basis. Not all beach areas

in Ukraine are characterized as inclusive. After all, inclusiveness is a process of increasing access to opportunities for natural and material resources, monetary resources, realization of human potential, fair distribution of labor results of all individuals and different segments of the population. Only at the national level are appropriate measures in place, but the regional and local levels are characterized by the lack of specific action plans and measures to address the issue of marine litter and marine litter. There is a legal basis for achieving cleanliness of the maritime spheres, but mainly it concerns transport, housing and communal and port activities, so the legal framework for beach management needs to be changed and improved.

Conclusions and perspectives of further research. The authors consider the legislative basis, strategies and action plans for the protection of the marine environment of Ukraine and its use and substantiate that there is no scientific theoretical basis, and in the legislative field there is no single legal act governing beach areas, their pollution, relevant economic relationships. The concept of land-sea contact zone has been studied and it has been determined that various sectors of the national economy and the maritime complex can develop in this zone. However, there is no zoning of beach areas and their ecological condition is not taken into account when calculating the cost of rent. At an insufficient level - compliance with the social needs of different segments of the population and ensuring the care, use and protection of the contact area as a whole.

The authors determined that beach areas in Ukraine are mainly leased for a long time by various business entities and leased as communal property, in violation of the procedure prescribed by law. The rules of use of shore protection structures, which are places of mass recreation, are presented and contradictions are revealed in them as restrictions in conducting economic activity as for shore protection structures, and in practice - use of the coastal strip as a land plot. It is substantiated that it is necessary to start using tax policy, rent payments based on economic assessment of natural recreational resources, taking into account the environmental component.

The authors declare the principles of inclusive use of beach areas: the dialectic of anthropocentrism and nature-centrism, namely the realization of human needs for recreation and impressions with respect to the ecological use of natural resources; development of high-quality jobs with the involvement of women, children, pensioners and people with special needs; openness to the tourism business; creativity; innovation; involvement; partnership.

The assessment of the inclusiveness of nature use (beach areas) is substantiated through a number of criteria that determine the essence and compliance with the requirements of inclusion. The state of pollution of beach areas, methods of assessing the impact of economic activity on marine ecosystems, the state of tourist flows and proposals are presented.

ЛІТЕРАТУРА

1. Водний Кодекс України : Закон від 06.06.1995 №213/95-ВР Відомості Верховної Ради України від 13.06.1995 № 24. стаття 189.
2. Земельний Кодекс України : Закон від 25.10.2001 № 2768-III / Відомості Верховної Ради України від 25.01.2002. 2002 р. № 3. стаття 27.
3. Кодекс торговельного мореплавства України / Відомості Верховної Ради України від 21.11.1995, № 47, стаття 349.
4. Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-п> (last accessed: 04.06.2020)
5. Про відходи: Закон України / Відомості Верховної Ради України від 25.09.1998. 1998 р. № 36. стаття 242
6. Про затвердження Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на судах, морських установках і в портах України: Наказ Міністерства транспорту України / Офіційний вісник України від 15.06.2001. № 22, стор. 188, стаття 1022, код акта 19031/2001
7. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: Наказ Міністерства транспорту України / Офіційний вісник України від 09.01.2004. 2003 р., № 52, том 2, стор. 493, стаття 2844, код акта 27329/2003
8. Про затвердження Правил безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства: Наказ державний комітет україни з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду / Офіційний вісник України від 19.02.2007. 2007 р., № 10, стор. 65, стаття 383, код акта 38694/2007

9. Про затвердження Правил запобігання забрудненню із суден внутрішніх водних шляхів України: Наказ Міністерства транспорту України / Офіційний вісник України від 29.10.2007. № 79, стор. 187, стаття 2965, код акта 41248/2007

10. Стратегія імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту ("дорожня карта"): Розпорядження Кабінету Міністрів України / Офіційний вісник України від 03.11.2017. № 86, стор. 65, стаття 2622, код акта 87718/2017

11. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України / Офіційний вісник України від 20.08.2013. 2013 р., № 61, стор. 45, стаття 2194, код акта 68232/2013

12. Про схвалення Національної стратегії управління відходами в Україні до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України / Офіційний вісник України від 01.12.2017. 2017 р., № 94, стор. 61, стаття 2859, код акта 88063/2017

13. План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі до Протоколу про співробітництво в боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій: План дій. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/998_305

14. Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів: Закон України / Відомості Верховної Ради України від 13.07.2001. № 28, стаття 135

15. Про затвердження "Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів": Наказ Міністерства охорони та навколишнього природного середовища України / Офіційний вісник України від 28.08.2009. № 63, стор. 128, стаття 2242

16. Про затвердження Правил безпеки під час виконання робіт з розвідування та розроблення родовищ нафти і газу в акваторіях Чорного та Азовського морів: Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України / Офіційний вісник України від 19.02.2013. № 11, стор. 38, стаття 428, код акта 65742/2013

17. Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України / Офіційний вісник України від 24.09.2013 – 2013 р., № 71, стор. 59, стаття 2621, код акта 68715/2013

18. Про затвердження Правил розробки нафтових і газових родовищ: Наказ Міністерства екології та природних ресурсів України / Офіційний вісник України від 30.06.2017. № 51, стор. 56, стаття 1578, код акта 86363/2017

19. Степанов В.Н. (1982). Экономико-экологические проблемы контактной зоны суша-море. Отделение экономики и экологии Мирового океана Морского Гидрографического института АН УССР. 161 с.

20. Про благоустрій населених пунктів: Закон України / Відомості Верховної Ради України офіційне видання від 09.12.2005. № 49, стор. 2580, стаття 517

21. Заява щодо перевірки на відповідність чинному законодавству актів органів місцевого самоврядування (надання в оренду пляжів). URL: <http://onlylaw.com.ua/text/plyag/obr-prok.html> (last accessed: 04.06.2020)

22. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо забезпечення безперешкодного доступу громадян до узбережжя водних об'єктів для загального водокористування : Закон України № 233-IX від 29 жовтня 2019 року. Офіційний вісник України від 29.11.2019 2019 р., № 92, стор. 49, стаття 3032, код акта 96770/2019.

23. Про затвердження Правил устаткування та експлуатації пляжів міста Одеси. URL: <https://omr.gov.ua/ua/acts/council/7107/> (last accessed: 04.06.2020)

24. Павленко М. Ю.(2018). Звіт про науково - дослідну роботу Розроблення науково-методичних основ оцінки впливу на морське довкілля об'єктів та видів морегосподарської діяльності. Одеса. С. 46-67

25. Building a clean swell. Report 2018. Internatioanl coastal cleanup. URL: <https://oceanconservancy.org> (last accessed: 04.06.2020)

26. Вместимость Одесских пляжей. URL : <http://odessa-life.od.ua>

27. Пляжная карта Одессы: past, present, future. URL: <http://forshmag.me/2017/07/27/plyazhnaya-karta-odessa-past-present-future/> (last accessed: 04.06.2020)

REFERENCES

1. Vodnyi Kodeks Ukrayiny : Zakon [Water Code of Ukraine: Law] of 06.06.1995 №213 / 95-VR *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine* of 13.06.1995 № 24. Article 189.
2. Zemelnyi Kodeks Ukrayiny : Zakon [Land Code of Ukraine: Law] of 25.10.2001 № 2768-III / *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine* of 25.01.2002. 2002 p. № 3. Article 27.
3. Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrayiny [Code of Merchant Shipping of Ukraine] / *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine* of 21.11.1995, № 47, Article 349.
4. Pro zatverdzhennia Pravyl okhorony vnutrishnikh morskykh vod i terytorialnoho moria vid zabrudnennia ta zasmichennia [On approval of the Rules for protection of inland sea waters and territorial sea from pollution and clogging]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-п> (last accessed: 04.06.2020)
5. Pro vidkhody: Zakon Ukrayiny [On waste: Law of Ukraine] / *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine* of 25.09.1998. 1998 p. № 36. Article 242
6. Про затвердження Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України: Наказ Міністерства транспорту України / *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny - Official Bulletin of Ukraine* of 15.06.2001. № 22, page 188, Article 1022, act code19031/2001
7. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro systemu upravlinnia bezpekoyu sudnoplavstva na morskomu i richkovomu transporti: Nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny [On approval of the Regulations on the safety management system of shipping on sea and river transport: Order of the Ministry of Transport of Ukraine] / *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny - Official Bulletin of Ukraine* of 09.01.2004. 2003 p., № 52, том 2, стор. 493, Article 2844, act code27329/2003
8. Pro zatverdzhennia Pravyl bezpeky dlya pratsivnykiv suden portovoho i sluzhbovo-dopomizhnoho flotu rybnoho hospodarstva: Nakaz derzhavnyy komitet Ukrayiny z promyslovyi bezpeky, okhorony pratsi ta hirnychoho nahlyadu [On approval of the Safety Rules for employees of vessels of port and service-auxiliary fleet of fisheries: Order of the State Committee of Ukraine for Industrial Safety, Labor Protection and Mining Supervision] / *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny - Official Bulletin of Ukraine* of 19.02.2007. 2007, № 10, page 65, Article 383, act code 38694/2007
9. Pro zatverdzhennia Pravyl zapobihannia zabrudnennyu iz suden vnutrishnikh vodnykh shlyakhiv Ukrayiny: Nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny [On approval of the Rules for prevention of pollution from inland waterway vessels of Ukraine: Order of the Ministry of Transport of Ukraine] / *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny - Official Bulletin of Ukraine* of 29.10.2007. № 79, page 187, Article 2965, act code 41248/2007
10. Stratehiya implementatsii polozhen dyrektyv ta rehlamentiv Yevropeyskoho Soyuzu u sferi mizhnarodnoho morskoho ta vnutrishnoho vodnoho transportu (“dorozhnia karta”): Rozporyadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrayiny [Strategy for implementation of the provisions of directives and regulations of the European Union in the field of international maritime and inland water transport ("road map"): Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine] / *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny - Official Bulletin of Ukraine* of 03.11.2017. № 86, page 65, Article 2622, act code 87718/2017
11. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskykh portiv Ukrayiny na period do 2038 roku: Rozporyadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrayiny [On approval of the Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine] / *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny - Official Bulletin of Ukraine* of 20.08.2013. 2013, № 61, page 45, Article 2194, act code 68232/2013
12. Pro skhvalennia Natsionalnoyi stratehii upravlinnia vidkhodamy v Ukrayini do 2030 roku: Rozporyadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrayiny [On approval of the National Waste Management Strategy in Ukraine until 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine] / *Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny - Official Bulletin of Ukraine* of 01.12.2017. 2017, № 94, page 61, Article 2859, act code 88063/2017
13. Plan diy u nadzvychaynykh sytuatsiyakh na Chornomu mori do Protokolu pro spivrobotnytstvo v borotbi z zabrudnenniam Chornoho morya naftoyu y inshymy shkidlyvymy rehovynamy vnaslidok nadzvychaynykh sytuatsiy: Plan diy. [Black Sea Emergency Action Plan to the Protocol for Cooperation in Combating Pollution of the Black Sea by Oil and Other Harmful Substances as a Result of Emergencies: Action Plan] URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/998_305 (last accessed: 04.06.2020)
14. Pro zatverdzhennia Zahalnodержавnoyi prohramy okhorony ta vidtvorennia dovkillya Azovskoho i Chornoho moriv: Zakon Ukrayiny [On approval of the National program of protection and reproduction of

the environment of the Azov and Black Seas: Law of Ukraine] / *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine* of 13.07.2001. № 28, Article 135

15. Pro zatverdzhennia "Metodyky rozrakhunku rozmiriv vidshkoduvannia zbytkiv, zapodiyanykh derzhavi vnaslidok porushennia zakonodavstva pro okhoronu ta ratsionalne vykorystannia vodnykh resursiv": Nakaz Ministerstva okhorony ta navkolyshnoho pryrodnoho seredovyscha Ukrainy [On approval of the "Methodology for calculating the amount of compensation for damages caused to the state as a result of violation of legislation on protection and rational use of water resources": Order of the Ministry of Protection and Environment of Ukraine] / *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy - Official Bulletin of Ukraine* of 28.08.2009. № 63, page 128, Article 2242

16. Pro zatverdzhennia Pravyl bezpeky pid chas vykonannia robot z rozviduvannia ta rozroblennia rodovyschch nafty i hazu v akvatoriyakh Chornoho ta Azovskoho moriv: Nakaz Ministerstva nadzvychaynykh sytuatsiy Ukrainy [On approval of the Safety Rules during the exploration and development of oil and gas fields in the Black and Azov Seas: Order of the Ministry of Emergency Situations of Ukraine] / *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy - Official Bulletin of Ukraine* of 19.02.2013. № 11, page 38, Article 428, act code 65742/2013

17. Pro zatverdzhennia Poryadku nadannia posluh iz zabezpechennia zapobihannia i likvidatsii rozlyvu zabrudnyuyuchykh rehovyn u morskykh portakh Ukrainy [On approval of the Procedure for providing services to ensure the prevention and elimination of spills of pollutants in seaports of Ukraine] / *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy - Official Bulletin of Ukraine* of 24.09.2013, № 71, page 59, Article 2621, act code 68715/2013

18. Pro zatverdzhennia Pravyl rozrobky naftovykh i hazovykh rodovyschch: Nakaz Ministerstva ekolohiyi ta pryrodnykh resursiv Ukrainy [On approval of the Rules for the development of oil and gas fields: Order of the Ministry of Ecology and Natural Resources of Ukraine] / *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy - Official Bulletin of Ukraine* of 30.06.2017. № 51, page 56, Article 1578, act code 86363/2017

19. Stepanov V.N. (1982). Ekonomiko-ekologicheskiie problemy kontaktnoy zony susha-more [*Economic and environmental problems of the land-sea contact zone.*]. Department of the economy and ecology of the World Ocean of the Marine Hydrographic Institute of the Academy of Sciences of the USSR 161 p.

20. Pro blahoustrii naselenykh punktiv: Zakon Ukrainy [On the improvement of settlements: the Law of Ukraine]/ *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine* of 09.12.2005. № 49, page 2580, Article 517

21. Zayava shchodo perevirky na vidpovidnist chynnomu zakonodavstvu aktiv orhaniv mistsevoho samovryaduvannya (nadannya v orendu plyazhiv) [*Application for verification of compliance with current legislation of local government acts (lease of beaches)*]. URL: <http://onlylaw.com.ua/text/plyag/obr-prok.html> (last accessed: 04.06.2020)

22. Pro vnesennya zmin do deyakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo zabezpechennya bezpereshkodnoho dostupu hromadyan do uzberezhzhya vodnykh obyektiv dlya zahalnoho vodokorystuvannya : Zakon Ukrainy № 233-IX vid 29 zhovtnya 2019 roku [*On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Concerning Ensuring Unimpeded Access of Citizens to the Coast of Water Objects for General Water Use: Law of Ukraine № 233-IX of October 29, 2019*]. *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy - Official Bulletin of Ukraine* of 29.11.2019 2019, № 92, page 49, Article 3032, act code 96770/2019.

23. Pro zatverdzhennya Pravyl ustatkuvannya ta ekspluatatsiyi plyazhiv mista Odesy [*About the statement of Rules of the equipment and operation of beaches of the city of Odessa*]. URL: <https://omr.gov.ua/ua/acts/council/7107/> (last accessed: 04.06.2020)

24. Pavlenko M.YU. (2018). Zvit pro naukovu – doslidnu robotu Rozroblennia naukovo-metodychnykh osnov otsinky vplyvu na morske dovkillia obyektiv ta vydiv morehospodarskoi diyalnosti [*Research report Development of scientific and methodological bases for assessing the impact on the marine environment of objects and types of maritime activities*]. Odesa. pp. 46-67

25. Duiling a clean swell. Report 2018. Internatioanl coastal cleanup. URL: <https://oceanconservancy.org> (last accessed: 04.06.2020)

26. Vmestimost' Odesskikh plyazhey [*Capacity of Odessa beaches*]. URL : <http://odessa-life.od.ua> (last accessed: 04.06.2020)

27. Plyazhnaya karta Odessy [*Beach map of Odessa*]: past, present, future. URL: <http://forshmag.me/2017/07/27/plyazhnaya-karta-odessa-past-present-future/> (last accessed: 04.06.2020)

ШЕВЧЕНКО Г.М.

д-р екон. наук, доцент,

с.н.с. відділу економічного регулювання природокористування

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: annshev@ukr.net

ORCID: 0000-0002-0817-7754

ПОВЕДІНКОВІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ ІНКЛЮЗИВНОЇ ЕКОНОМІКИ ВРАЖЕНЬ І ЕКОНОМІКИ ДОБРОБУТУ (НА ПРИКЛАДІ ЕКО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ СФЕРИ)

Актуальність. Існує необхідність дослідження поведінки рекреантів, імплементованої в концептуальну модель інклюзивної економіки вражень із урахуванням змісту та особливостей рекреаційних потреб як основи мотивованої поведінки рекреантів, при поєднанні екологічних та психологічних аспектів такої поведінки.

Мета та завдання. Мета статті полягає в обґрунтуванні взаємозв'язку між інклюзивною економікою вражень і економікою добробуту на основі застосування поведінкового підходу на прикладі еко-рекреаційної сфери діяльності.

Результати. В статті обґрунтовано, що економіка вражень у поєднанні з інклюзивним підходом є напрямом поведінкової економіки, в якому емоції, досвід і враження є не просто чинниками впливу на поведінку індивіда, а об'єктом економіко-психологічного дослідження. Представлено концептуальну схему управління поведінкою рекреантів у процесі задоволення потреб у відпочинку, одержанні вражень та ін., яка дозволяє здійснювати ітераційний аналіз певних сценаріїв розвитку та передбачувати зміни в територіально-рекреаційній системі для оптимізації взаємовідносин між рекреантами, рекреаційними підприємствами, представниками влади та громадськості. На етапі «інвестування» оптимізаційна модель, побудована на основі запропонованої схеми, дозволяє визначати інвестиційно-привабливі рекреаційно-туристичні дестинації.

Висновки. В роботі обґрунтовано поведінку в рекреаційній соціо-економічній сфері на основі застосування екопсихологічного підходу, що дозволяє інтегрувати аспекти екологічно-орієнтованої та еко-рекреаційної діяльності в єдиному природному / рекреаційному середовищі, а також розроблено концептуальний підхід до управління економічною поведінкою рекреантів у процесі організації та надання рекреаційних послуг із метою формування комплексу обґрунтованих управлінських рішень для оптимізації взаємовідносин між суб'єктами рекреаційної діяльності з урахуванням чинників інклюзивної економіки вражень. Удосконалено сутнісні взаємозв'язки між екологічними та рекреаційними потребами з урахуванням критеріїв первинності / вторинності; відношення до соціальних, економічних (матеріальних) і культурних потреб; комплексності – при формуванні структури добробуту.

Ключові слова: рекреація, економіка вражень, інклюзивний розвиток, добробут, екологічний чинник, поведінковий підхід.

SHEVCHENKO H.M.

Dr. Econ. Sciences, Associate Professor

Senior Researcher

Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research of the

National Academy of Sciences of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odesa, Ukraine, 65044

E-mail: annshev@ukr.net

ORCID: 0000-0002-0817-7754

BEHAVIORAL ASPECTS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN INCLUSIVE EXPERIENCE ECONOMY AND WELFARE ECONOMY (ON THE EXAMPLE OF ECO-RECREATIONAL SPHERE)

Topicality. There is a necessity to study the behavior of recreants, implemented in the conceptual model of inclusive experience economy, taking into account the content and features of recreational needs as a basis for motivated behavior of recreants, combining ecological and psychological aspects of such behavior.

Aim and tasks. The aim of the article is to substantiate the relationship between the inclusive experience economy and the welfare economy based on the application of a behavioral approach on the example of eco-recreational sphere of activity.

Research results. In the article is substantiated that the experience economy in combination with an inclusive approach is a behavioral economics direction, in which emotions, experiences and impressions are not just factors influencing the behavior of the individual, but the object of economic-psychological research. A conceptual scheme for managing the behavior of recreants in the process of meeting the needs of recreation, experience, impressions, etc. is presented, which allows iterative analysis of certain scenarios and anticipate changes in the territorial-recreational system to optimize the relationship between recreants, recreational enterprises, government and the public. At the stage "investment", the optimization model, built on the basis of the proposed scheme, allows to determine investment-attractive recreational and tourist destinations.

Conclusion. In the paper the behavior in the recreational socio-economic sphere based on the application of ecopsychological approach, which allows to integrate aspects of ecologically oriented and eco-recreational activities in a single natural / recreational environment is substantiated, and a conceptual approach to managing economic behavior of recreants is developed, in the process of organizing and providing recreational services in order to form a set of sound management decisions to optimize the relationship between recreational actors, taking into account the factors of inclusive experience economy. The essential interrelationships between ecological and recreational needs have been improved, taking into account the criteria of primacy / secondariness; attitude to social, economic (material) and cultural needs; complexity – in the formation of the structure of welfare.

Keywords: recreation, experience economy, inclusive development, welfare, ecological factor, behavioral approach.

Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks. The relationship between the welfare economy (has a social aspect) and the experience economy (has a psychological aspect) combined with an inclusive approach (dissemination to the maximum number of economic agents or individuals) is reflected in the socio-economic field, characterized by elements of new experiences, impressions, emotions and sensations – recreation, which includes elements of the tourism, health improvement, restoration (or even transformation) and has a close interconnection with the natural environment. How the behavior of recreants is implemented in the conceptual model of inclusive experience economy; what is the content and features of recreational needs as a basis for motivated behavior of recreants; how environmental and psychological aspects of behavior are combined – these questions shape the research problem: application of behavioral approach to integrate aspects of an inclusive experience economy and a welfare economy.

Analysis of recent publications on the problem. The following scientists have devoted their works to behavioral economics in combination with welfare economics: A. Schmid [1] – the influence of institutions, in particular, markets, banks, government, etc. on the behavior of economic agents; H. Simon [2] – the studies of the natural state of limited rationality; G. Gigerenzer, R. Selten [3] – the individual that seeks to increase his level of well-being, weighing decisions to implement behavior; R. Thaler [4] – the improvement of the psychological approach to explain the choice in carrying out the economic transactions; J. McGregor, N. Pouw [5] – a direct link between welfare economics and behavioral economics; J. Graafland [6] – a study of the impact of institutions on the multidimensionality of well-being; M. Petrushenko [7] – the consideration of environmental risks in ensuring the welfare of the population.

The theorists of the experience economy are Pine, & Gilmore [8]. Contrary to the innovativeness of their views on the evolution of the service sector, the idea of the experience economy has not been widely recognized yet and is subjected to constant criticism. In particular, in the works of Harmon [9], Lundberg [10] a critical analysis of the conceptual model of experience economy, specifically, in the field of leisure and recreation is conducted. At the same time, in the studies of tourism and recreation the authors often address to the environmental factor (in the context of nature administration [11], economic-environmental conflicts [12; 13], etc.), in particular, in the aspects of municipal management [14] and territorial-economic relations [15].

Allocation of previously unsolved parts of the general problem. However, the questions / problems of research of psychological, primarily behavioral aspects of inclusive development of experience economy in relation to welfare economy, which includes, in particular, recreational needs and interests of the population – are open still at both theoretical and practical levels.

Formulation of research objectives (problem statement). Thus, the aim of the paper is to substantiate the relationship between the inclusive experience economy and the welfare economy based on the application of a behavioral approach on the example of eco-recreational sphere of activity. In accordance with the purpose of the study, the following tasks are set:

– to substantiate the behavior in the recreational socio-economic sphere on the basis of application of the ecopsychological approach that allows to integrate aspects of ecologically-oriented and eco-recreational activity in the uniform natural / recreational environment;

–to develop a conceptual approach to managing the economic behavior of recreants in the pros of organization and provision of recreational services in order to form a complex of grounded management decisions to optimize the relationship between the subjects of recreational activities, taking into account the factors of inclusive experience economy;

–to improve the essential / core / content interrelations between ecological and recreational needs taking into account the criteria of primacy / secondariness; relation to social, economic (material) and cultural needs; complexity – in the formation of the structure of welfare.

An outline of the main results and their justification. In economic theory, the individual is seen as a rational agent (neoclassical approach), or partially rational agent (behavioral approach), whose behavior can change under the influence of feelings, emotions, fears and etc. There is an opinion that the individual strives for rationality but due to the limitations (a person cannot take everything into account and, of course, can be wrong) of its capabilities sometimes behaves irrationally [2]. By learning, searching, making decisions that ensure order, the individual brings limited rationality to almost perfect rationality [3, p. 6]. When making a choice, decision-making, the individual uses simplification: spends limited resources to meet the needs, paying attention to each need separately, without taking into account the complex effect [4]. For example, when considering a vacation or trip due to “non-acceptance of losses”, an individual may not regard the alternative of financial costs.

Welfare economics is based on traditional theoretical and economic views, in particular, on the scarcity of resources: the purpose of welfare economy – to properly distribute resources among individuals, but not in the sense of rationality, but in the sense of multi-vector welfare, in which economic behavior plays an important role [5]. Welfare is multidimensional [6]: income, social activities, health, life satisfaction, security, work-life balance – depend on formal and informal institutions. Limited rationality as the main object of study of behavioral economics is influenced by emotions, feelings, impulses, etc. of the individual. Depending on how they affect human behavior (*homo economicus*), the economic result changes. Experience economy (in conjunction with an inclusive approach) is a behavioral economics direction in which emotions, experiences, and impressions are not just factors influencing an individual's behavior, but the object of economic-psychological research. The irrational is a direct rather than an indirect object of research and economic-administrative influence. Herewith an important component of the psychological approach to understanding the economic processes is motivation. As a rule, the motivation is understood as the process of encouraging oneself and others to achieve personal goals or goals of the organization.

In the so-called ecopsychological approach [16] the mental properties of the individual, person and individuality in interdependence with the properties of the environment at different levels: physical, psychological, social, cultural, historical, spiritual are studied. In particular, the following problematic issues of ecological, recreational and inclusive nature are studied: human ecology – the disclosure of patterns of interaction of the individual with the environment; preservation and development of health, improvement of psychophysical capabilities of a person; psychology of work: work is considered as an exchange eco-social and psycho-ecological phenomenon; psychology of environmental safety; geographical and climatic psychology: the impact of landscape and climate on mental health; social ecology (the phenomenon of ecological consciousness and ecological axiology; ecology of culture: the interaction of cultural and civilizational processes and the state of the environment. In general, “the ecological psychology is a science that studies the nature and features of psychological actions on man from the natural, social and anthropogenic environment” [17, p. 3], as well as the consequences of the so-called “psychological pollution” (negative impact on the psyche and behavior of the individual environmental and social factors) [16, 18].

An important category in the application of the behavioral approach is “need” (“need that has taken a specific form in accordance with the cultural level and personality of the individual” [19, p. 15]). In the psychological context, in the framework of the research of the inclusive experience economy in the nature management field is primarily about the relationship of recreational and environmental needs. Under the ecological needs of individuals should be understood the needs and desires of individuals that are directly related to the natural environment. Herewith under ecological needs it is possible to designate primary needs of the person, for example, needs for air, water, food, etc. ; under ecological desires – the secondary needs of man in relation to his natural environment: for example, the need to contemplate the natural landscape, the need for recreation on the coast, etc. [20].

In general, the interrelation between the level of satisfaction of environmental and material (material part of well-being) needs can be represented in Fig. 1a. Eco-recreation is also based on a clean environment, but its social component (as part of well-being in its traditional sense) somewhat transforms the dependency in Fig. 1b.

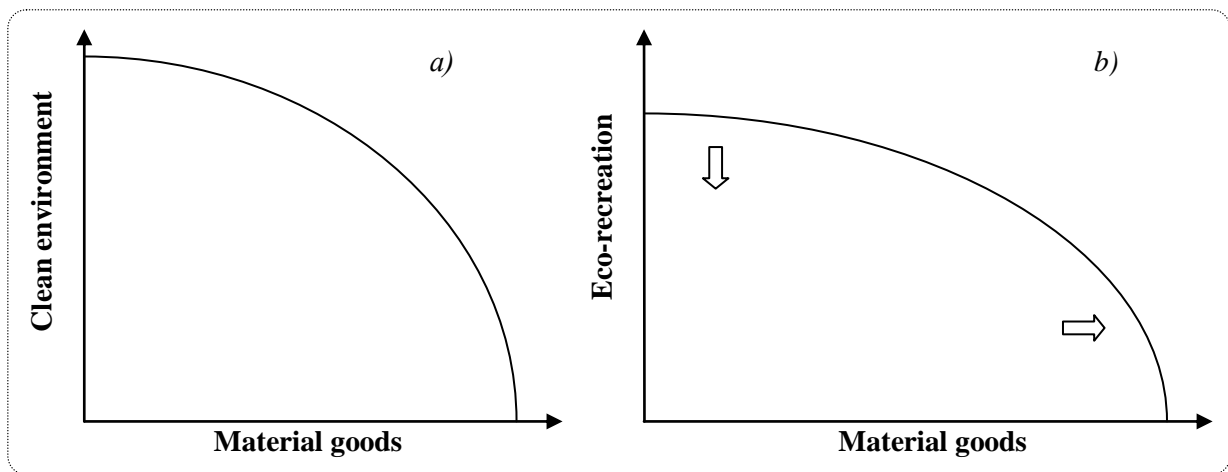


Fig. 1. The ratio “clean environment / eco-recreation – material goods”

Source: constructed by the author based on [21]

The conceptual scheme of management the behavior of recreants in the course of needs satisfaction in rest, obtaining the experience and impressions, etc. which is presented on fig. 2, with applying the method of linear programming allows iterative analysis of certain scenarios of development and to anticipate changes in the territorial-recreational system in order to form a set of sound management decisions to optimize the relationship between recreational entities (recreants, recreational enterprises, government officials and the public). At the stage “investment”, the optimization model, built on the basis of the conceptual scheme presented above, by introducing a dual function that allows to identify investment-attractive recreational and tourist destinations.

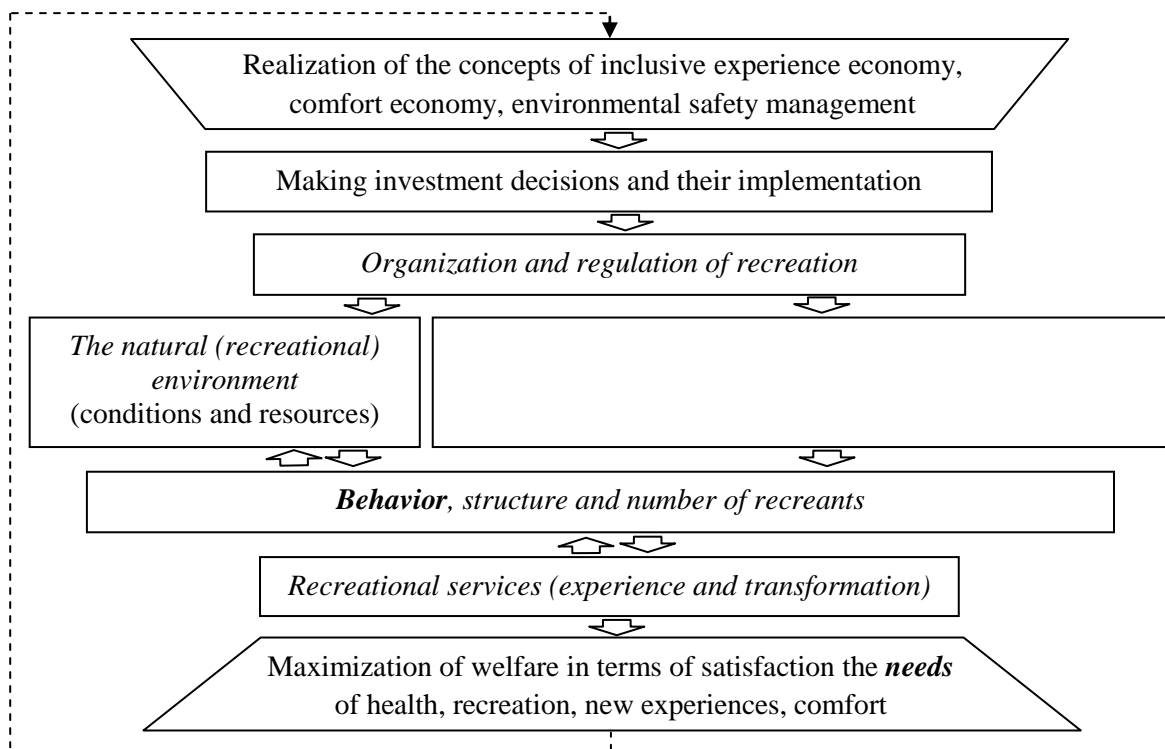


Fig. 2. The scheme of management of recreants' economic behavior in the process of organization and provision of recreational services

Source: developed by the author

A special role in shaping the behavior of recreants belongs to the process of meeting their needs: “... the formation of a system of recreational nature management is an objective consequence of the growing needs of society in recreation” [22, p. 6].

Thus, the dominant functional significance of the needs that are realized in free time and aimed primarily at restoring physical and nervous energy spent during working hours, allows us to define this area of needs satisfaction as recreational [23, p. 6-9]. Recreational needs come out from the necessary conditions of normal human life, by satisfying them the stress is compensated and human efficiency is restored, production itself continues. By origin (genetic trait) recreational needs belong to the group of physiological (biogenic), vital needs of physical life, but in the process of development the conditions and the ways to meet recreational needs are becoming increasingly complex. Together with the relatively basic, new, socially conditioned (sociogenic) recreational needs are formed.

Studying the dynamics of social needs, it is necessary to consider them in a single socio-economic process of production and consumption [22, p. 11].

The formation and development of recreational needs are influenced by the increase in the duration of free time, a qualitative change in its structure and a significant change in the nature of human life in the scientific-technological revolution.

Satisfaction of recreational needs depends on the possibilities of producing recreational services due to a number of factors. The material factor influencing the recreational process are recreational resources - components of the geographical environment and objects of anthropogenic activity, which due to such properties as uniqueness, historical or artistic value, aesthetic appeal and healing value, can be used to organize various types and forms of satisfaction of recreational needs [24, p. 6-9].

On the basis of recreational needs, the demand of recreants is formed, which is expressed not so much in their desire as in the ability to receive recreational services. "The needs become the demand when they are followed by the purchasing power of man" [25, p. 38]. Therefore, at the present stage of development of the domestic recreational industry, the task of the enterprises is, on the one hand, to strategically focus their efforts on innovative and high-quality development of recreational services in accordance with global standards, and on the other – to make a real impact on demand by offering necessary, attractive and at the same time recreational services available to most citizens.

The relationship of environmental / ecological, recreational and other human needs is presented in Fig. 3. Herewith, a parallel is drawn between the priorities of social development and meeting the needs of the individual. It is emphasized that the highest in the hierarchy of secondary human needs are environmental / ecological, recreational and cultural (in particular, in accordance with the principles of statistical data collection) needs. Thus, the harmonious existence of man, society and nature is possible only in the case of identification of individual and social problems aimed at preserving the environment and the interests of future generations.

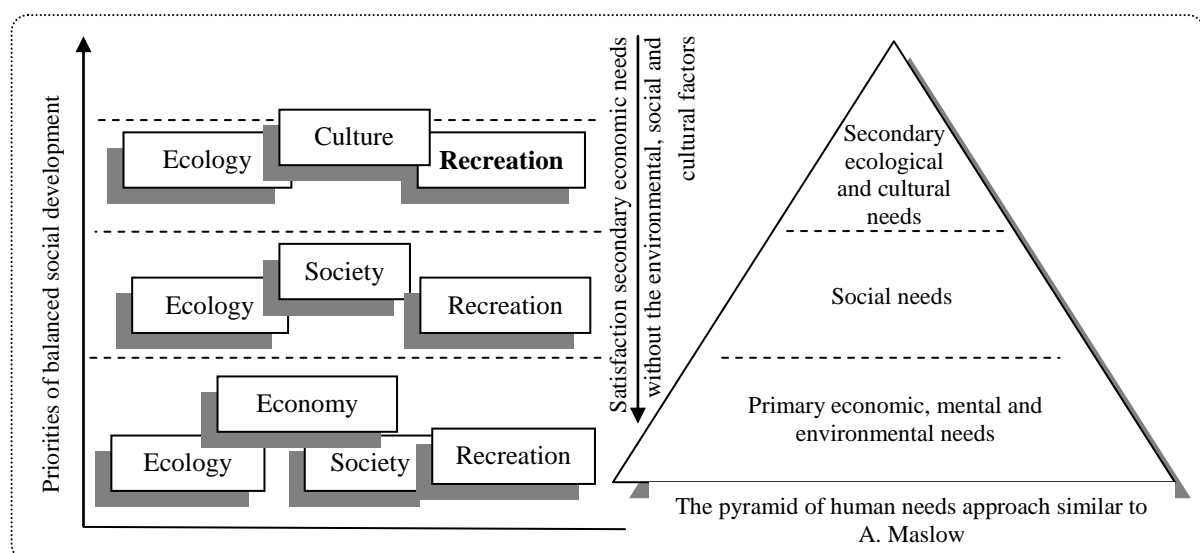


Fig. 3. The relationship of ecological, recreational and other human needs

Source: developed by the author considering the recommendations in [20]

Socio-economic reflection of the minimum satisfaction of human needs is formalized in the consumer basket (Fig. 4-6).

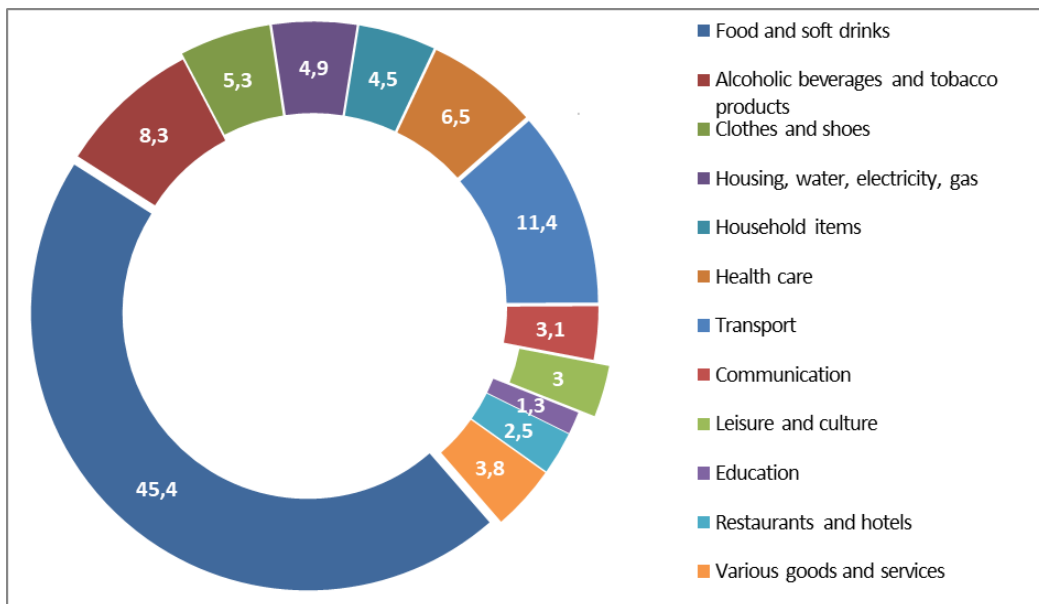


Fig. 4. The structure of the consumer basket of expenditures in Ukraine in 2019

Source: constructed by the author based on [26]

At the same time in Ukraine the subsistence level for able-bodied persons is 2,102 UAH or 77.42 euros, in Germany – 646 euros, Great Britain – 1,223 euros, France – 1,080 euros. In almost all countries there is a concept of minimum salary. If in Ukraine at the beginning of 2020 the minimum salary is at the level of 174.82 euros (4,723 UAH), then in Germany – 1,557 euros, in Great Britain – 1,525 euros, in France – 1,521 euros, the United States – 1,098 euros or 1,218 US dollars. As for Ukraine's closest neighbor, Poland, the minimum salary there is now 523 euros. In Slovakia – 520 euros, in Albania – 210 euros. Based on these indicators, each country calculates its composition of the consumer basket [27].

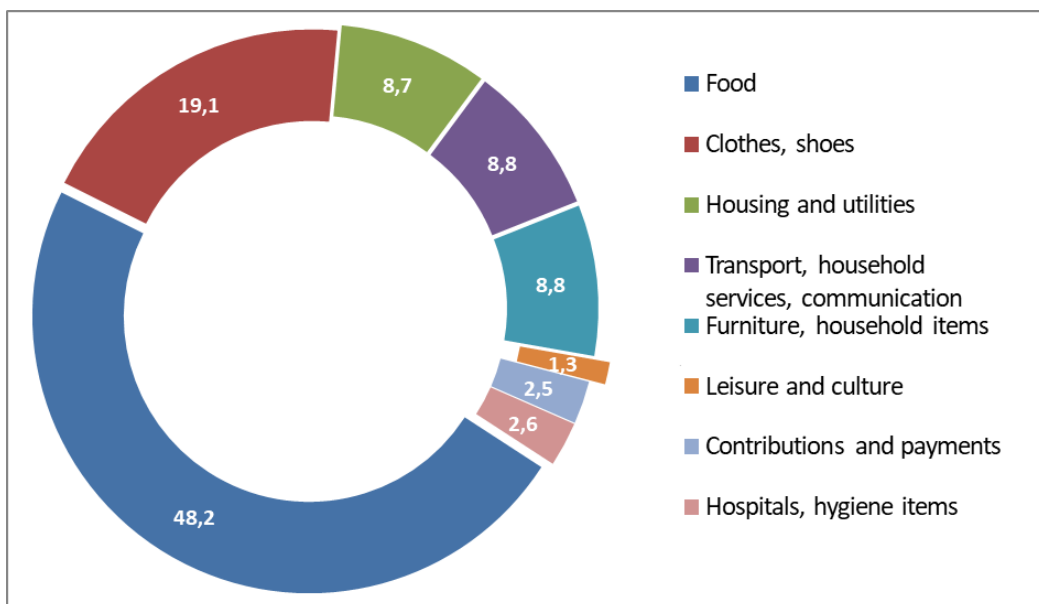


Fig. 5. The structure of the consumer basket of expenditures in Belarus, 2020

Source: constructed by the author based on [28]

The Belarusian consumer basket has a similar structure: “buying and maintaining a private car, building a house and buying real estate, as well as the presence of bad habits (alcohol or smoking) that require constant treatment of diseases are not expected. Expenditures on education, defense, maintenance of infrastructure, everything that is financed by citizens indirectly, and not by direct payments are not included... The minimum consumer budget does not reflect the actual costs of the people of Belarus, but those that are expected to be sufficient to maintain health, normal socio-cultural status and reproduction of the population” [28].

Significantly different from the previous is the structure of the Swiss basket. In particular, the costs on recreation and culture are: in Ukraine – 3%, Belarus – 1.3%, Switzerland – 9.2% (+ 9.2% – for restaurants and hotels).

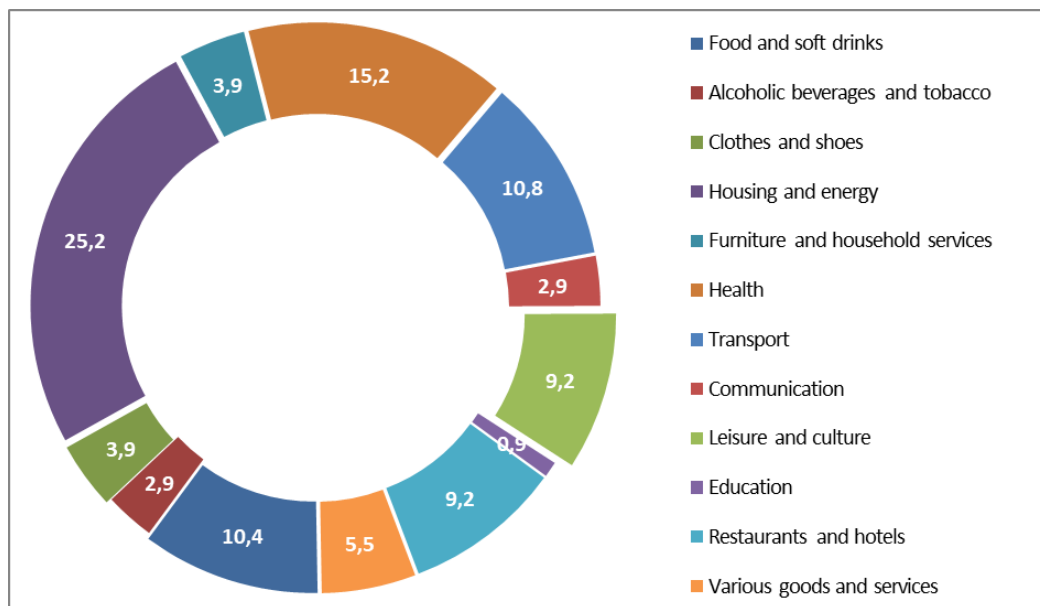


Fig. 6. The structure of the consumer basket of expenditures in Switzerland, 2017

Source: constructed by the author based on [29]

However, the real data on minimum provision of needs are limited by financial resources. What the population really needs can be learned through socio-psychological methods of assessment, in particular, subjective assessment through questionnaires and surveys of the needs of individuals. Herewith, the stages of ecopsychological research (based on the recommendations in [20]) are as follows:

- theoretic-methodological substantiation: the definition of conceptual and categorical apparatus (ecologically oriented activity – a set of actions aimed at comprehensive consideration of environmental factors, performance of ecological tasks, achievement of environmental goals; environmentally relevant behavior – the actions that are directly or indirectly related to environmental factors or aspects of the operation of the enterprise (organization). Unlike environmentally oriented activities, it does not have clearly defined target criteria for the implementation of any impact on the environment; ecopsychological approach in the field of economics / recreation – aimed at the study of environmental awareness, environmental culture, the creation and use of environmental needs of workers / recreants in the direction of improving economic-ecological efficiency); formation of methods of ecopsychological management research (observation – development of the program of revealing of deviations or repetition of actions in ecologically oriented or ecologically relevant activity; questionnaire – development of questionnaires that contain questions for a comprehensive assessment of environmental factors affecting the work and leisure of individuals; testing – development of tests to identify environmental and recreational needs; combining these methods – development of a comprehensive recreational ecopsychological study);

- formation of a group of persons with whom recreational ecopsychological research will be conducted (surveys, questionnaires, testing, etc.);

- formalization of indicators of ecologically oriented activity; combination of unit indicators in the integrated indicators. Calculation of a complex indicator of ecologically oriented behavior (expertly, based on the theoretical provisions of the recreational ecopsychological approach and the principles of ecological economy and experience economy, weights are set for each of the above indicators).

Conclusions and perspectives of further research. In the paper the behavior in the recreational socio-economic sphere based on the application of ecopsychological approach, which allows to integrate aspects of ecologically oriented and eco-recreational activities in a single natural / recreational environment is substantiated, and a conceptual approach to managing economic behavior of recreants is developed, in the process of organizing and providing recreational services in order to form a set of sound management decisions to optimize the relationship between recreational actors, taking into account the factors of inclusive experience economy. The essential interrelationships between ecological and recreational needs have been

improved, taking into account the criteria of primacy / secondariness; attitude to social, economic (material) and cultural needs; complexity – in the formation of the structure of welfare.

The situation with the wellness recreation does not differ in complexity from other socio-economic problems of regions and cities of Ukraine and needs to be addressed in the context of the Sustainable Development Goals, primarily in the direction of improving the welfare and health of the population.

In further developments the ecopsychological research of recreational needs of the population within specific territories will be carried out. In the research, in particular, when formulating questions for questionnaires and surveys, the specifics of the relationship between the inclusive development of the experience economy and the welfare economy will be taking into account- to optimize the processes of investment of recreation-tourism activity under the condition of rational and economical use of the components of the recreational environment.

ЛІТЕРАТУРА

1. Schmid A. A. (2004). Conflict and cooperation. Institutional and behavioral economics. Malden: Blackwell Publishing. 342 p.
2. Simon H. A. (1982). Models of bounded rationality. Vol. 1, Economic analysis and public policy. Cambridge: MIT Press.
3. Gigerenzer, G., and Selten, R. (2001). Rethinking rationality. In G. Gigerenzer and R. Selten (eds), Bounded rationality: the adaptive toolbox. Cambridge: MIT Press, 1–12.
4. Thaler, R. H. (1980). Toward a positive theory of consumer choice. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 1, 39-60.
5. McGregor, J. A., Pouw, N. (2017). Towards an economics of well-being, *Cambridge Journal of Economics*, 41(4), 1123-1142, <https://doi.org/10.1093/cje/bew044>.
6. Graafland, J. (2019). When does economic freedom promote well-being? On the moderating role of long-term orientation. *Social Indicators Research*, 149, 127-153. <https://doi.org/10.1007/s11205-019-02230-9>.
7. Petrushenko M. M., and Shevchenko, H. M. (2018). Regulation of ecologic-and-economical risks and the responsibility for human well-being: for example of waste management. *Economic Innovations*, 3(68), 165-174. [https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3\(68\).165-174](https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3(68).165-174).
8. Pine, B. J. II, Gilmore, J. (1998). Welcome to the Experience Economy. *Harvard Business Review*, July-August, 97-105. Retrieved from <https://hbr.org/1998/07/welcome-to-the-experience-economy>.
9. Harmon, J. (2018). Leisure Studies is for Experience, Not Industry. *SCHOLE: A Journal of Leisure Studies and Recreation Education*, 33(2), 47-54. <https://doi.org/10.1080/1937156X.2018.1513272>.
10. Lundberg, N. R. (2018). Experience Design in Leisure Studies, Parks, Recreation, and Tourism. *SCHOLE: A Journal of Leisure Studies and Recreation Education*, 33(2), 55-65. <https://doi.org/10.1080/1937156X.2018.1520487>.
11. Буркинський Б. В. Інституційні аспекти адміністрування сфери природокористування в Україні / Б. В. Буркинський, А. І. Мартієнко, Н. І. Хумарова // *Економіка України*. – 2016. – № 1. – С. 72-83.
12. Петрушенко М. М. Прогнозування та регулювання розвитку національної економіки: соціоприродні й економічні протиріччя : монографія / М. М. Петрушенко. – Суми : Університетська книга, 2013. – 336 с.
13. Петрушенко М. М. Необхідність та особливості застосування теорії ігор при моделюванні природно-ресурсних конфліктів / М. М. Петрушенко // *Вісник СумДУ. Серія «Економіка»*. – 2011. – № 3. – С. 42-48.
14. Shevchenko, H., Petrushenko, M., Burkynskyi, B., Khumarova, N., & Opanasiuk, Y. (2020). Management of wellness and recreation in urban agglomerations. *Problems and Perspectives in Management*, 18(1), 231-241. [https://doi:10.21511/ppm.18\(1\).2020.20](https://doi:10.21511/ppm.18(1).2020.20).
15. Кислий В. М. Роль та місце природно-рекреаційної сфери в системі територіально-економічних відносин / В. М. Кислий, Г. М. Шевченко // *Екологічний менеджмент у загальній системі управління : Тези VII щоріч. Всеукр. наук. конф., 24-25 квітня 2007 р.* – Суми : СумДУ, 2007. – С. 31-34.
16. Калмыков А. А. Введение в экологическую психологию. Курс лекций / А. А. Калмыков. – Москва: Изд-во МНЭПУ, 1999. – 128 с.
17. Скребець В. О. Екологічна психологія / В. О. Скребець. – Київ: МАУП, 1998. – 144 с.
18. Снакин В. В. Экология и охрана природы. Словарь-справочник / В. В. Снакин; под ред. академика А. Л. Яншина. – Москва: Academia, 2000. – 384 с.

19. Антропов В. А. Современные проблемы управления персоналом предприятий / В. А. Антропов, А. В. Пиличев. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2001. – 47с.
20. Петрушенко М. М., Економічне обґрунтування мотиваційного інструментарію екологоорієнтованого управління підприємством: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.06 / М. М. Петрушенко ; СумДУ. – Суми, 2007. – 22 с.
21. Стадницький Ю. І. Економічні основи управління оздоровленням довкілля (методологія і практика) / Ю. І. Стадницький. – Львів: ДУ «Львівська політехніка», 1999. – 260 с.
22. Нудельман М. С. Социально-экономические проблемы рекреационного природопользования / М. С. Нудельман. – Киев: «Наукова думка», 1987. – 131 с.
23. Карпатский рекреационный комплекс: монография / [М. И. Долишний, М.С.Нудельман, К.К.Ткаченко и др.]. – Киев: Наукова думка, 1984. – 148 с.
24. Багрова Л. А. Рекреационные ресурсы (подходы к анализу понятия) / Л. А. Багрова, Н. В. Багров, В. С. Преображенский // *Известия АН СССР. Серия География*. – 1977. – № 2. – С. 5-12.
25. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент / Ф. Котлер. – Санкт-Петербург: Питер Ком, 1999. 896 с.
26. Держстат розкрив структуру товарів і послуг для розрахунку інфляції / РБК-Україна. 11 лют. 2019. URL: <https://www.rbc.ua/ukr/news/gosstat-raskryl-strukturu-tovarov-uslug-rascheta-1549878014.html>.
27. Вино, корм для тварин та квіти: порівнюємо поживчікошки в Україні, США та країнах Європи / Слово і діло. Аналітичний портал. 24 січ. 2020. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2020/01/24/infografika/suspilstvo/vyno-korm-tvaryn-ta-kvity-porivnyuyemo-spozhyvchi-koshyku-ukrayini-ssha-ta-krayinax-yevropy>.
28. Минимальный потребительский бюджет / Финансовый портал Беларуси Myfin.by. 30 апр. 2020. URL: <https://myfin.by/wiki/term/minimalnyj-potrebitelskij-byudzheth>.
29. Schweizerische Eidgenossenschaft / Consumer price index (CPI): basket and weights. 2017. URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/prices/consumer-price-index.assetdetail.1962626.html>.

REFERENCES

- Schmid, A. A. (2004). Conflict and cooperation. Institutional and behavioral economics. Malden: Blackwell Publishing.
- Simon, H. A. (1982). Models of bounded rationality. Vol. 1, Economic analysis and public policy. Cambridge: MIT Press.
- Gigerenzer, G., and Selten, R. (2001). Rethinking rationality. In G. Gigerenzer and R. Selten (eds.), Bounded rationality: the adaptive toolbox. Cambridge: MIT Press, 1-12.
- Thaler, R. H. (1980). Toward a positive theory of consumer choice. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 1, 39-60.
- McGregor, J. A., Pouw, N. (2017). Towards an economics of well-being, *Cambridge Journal of Economics*, 41(4), 1123-1142, <https://doi.org/10.1093/cje/bew044>.
- Graafland, J. (2019). When does economic freedom promote well-being? On the moderating role of long-term orientation. *Social Indicators Research*, 149, 127–153. <https://doi.org/10.1007/s11205-019-02230-9>.
- Petrushenko, M. M., and Shevchenko, H. M. (2018). Regulation of ecologic-and-economical risks and the responsibility for human well-being: for example of waste management. *Economic Innovations*, 3(68), 165-174. [https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3\(68\).165-174](https://doi.org/10.31520/ei.2018.20.3(68).165-174).
- Pine, B. J. II, Gilmore, J. (1998). Welcome to the Experience Economy. *Harvard Business Review*, July-August, 97-105. Retrieved from <https://hbr.org/1998/07/welcome-to-the-experience-economy>.
- Harmon, J. (2018). Leisure Studies is for Experience, Not Industry. *SCHOLE: A Journal of Leisure Studies and Recreation Education*, 33(2), 47-54. <https://doi.org/10.1080/1937156X.2018.1513272>.
- Lundberg, N. R. (2018). Experience Design in Leisure Studies, Parks, Recreation, and Tourism. *SCHOLE: A Journal of Leisure Studies and Recreation Education*, 33(2), 55-65. <https://doi.org/10.1080/1937156X.2018.1520487>.
- Burkinsky, B. V., Martynenko, A. I., & Khumarova, N. I. (2016). Instytutsiyni aspekty administruvannya sfery pryrodokorystuvannya v Ukraini [Institutional aspects of administration of the sphere of natural resources use in Ukraine]. *Ekonomika Ukrainy*, 1, 72-83 [in Ukrainian].
- Petrushenko, M. M. (2013). Prognozuvannya ta reguljuvannya rozvytku nacional'noji ekonomiki: sociopryrodni jy ekonomichni protyrichchja: monografija [Forecasting and regulation of the national economy development: socionatural and economical contradictions]. Sumy : VTD «Universytetska knyha» [in Ukrainian].

13. Petrushenko, M. M. (2011). Neobkhidnist i osoblyvosti zastosuvannya teorii ihor pry modelyuvanni pryrodno-resursnykh konfliktiv [Necessity and features of application of game theory in modeling of natural-resource conflicts]. *Vistnyk SumDU. Serija "Ekonomika"*, 3, 42-48 [in Ukrainian].
14. Shevchenko, H., Petrushenko, M., Burkynskyi, B., Khumarova, N., & Opanasiuk, Y. (2020). Management of wellness and recreation in urban agglomerations. *Problems and Perspectives in Management*, 18(1), 231-241. [https://doi:10.21511/ppm.18\(1\).2020.20](https://doi:10.21511/ppm.18(1).2020.20).
15. Kyslyi, V. M., Shevchenko H. M. (2007). Rol ta mistse pryrodno-rekreasiinoi sfery v systemi terytorialno-ekonomichnyh vidnosyn [The role and place of the natural and recreational sphere in the system of territorial-economic relations]. *Tezy VII naukovoï konferentsii: Ekologichnyi menedzhment u zagalnoi systemi upravlinnia*, Sumy, 31-34 [in Ukrainian].
16. Kalmykov, A. A. (1999). Vvedenie v ekologicheskuyu psichologiyu. Kurs lektsiy [Introduction to environmental psychology. Lecture course]. Moscow: Publ. MNEPU [in Russian].
17. Skrebez, V. O. (1998). Ekolohichna psicholohiya [Environmental psychology]. Kyiv: MAUP [in Ukrainian].
18. Snakin, V. V. (2000). Ekologiya i ohrana prirody. Slovar-spravochnik; A. L. Yanshin (ed.) [Ecology and nature conservation. Reference dictionary]. Moscow: Academia [in Russian].
19. Antropov, V. A., and Pilichev, A. V. (2001). Sovremennyye problemy upravleniya personalom predpriyatiy. [Modern problems of personnel management of enterprises]. Ekaterinburg: Institut ekonomiki UrO RAN [in Russian].
20. Petrushenko, M. M. (2007). Ekonomichne obgruntuvannya motyvatsiinoho instrumentariiu ekolohoorientovanoho upravlinnia pidpriumstvom [Economic substantiation of motivational tools of ecologically oriented management of the enterprise] / : Author's ref. dis ... cand. econ. science: 08.00.06 [in Ukrainian].
21. Stadnytskyi, Yu. I. (1999). Ekonomichni osnovy upravlinnia ozdorovlenniam dovkillia (metodolohiia i praktyka) [Economic basis of environmental management (methodology and practice)]. Lviv: DU «Lvivska politehnika» [in Ukrainian].
22. Nudelman, M. S. (1987). Sotsialno-ekonomicheskie problemy rekreatsionnogo prirodopolzovaniya [Socio-economic problems of recreational nature management]. Kiev: «Naukova dumka» [in Russian].
23. Dolishniy, M. I., Nudelman, M. S., Tkachenko, K. K., and oth. (1984). Karpatskiy rekreatsionnyi kompleks: monografiya [Carpathian recreational complex: monograph]. Kiev: Naukova dumka [in Russian].
24. Bagrova, L. A., Bagrov, N. V., and Preobrazhenskiy, V. S. (1977). Rekreatsionnyie resursyi (podhodyi k analizu ponyatiya) [Recreational resources (approaches to the concept analysis)]. *Izvestiya AN USSR. Seriya Geografiya*, 2, 5-12 [in Russian].
25. Kotler, F. (1999). Marketing menedzhment [Marketing management]. Sankt-Peterburg: Piter Kom [in Russian].
26. RBK-Ukraine (2019). Derzhstat rozkryv strukturu tovariv i posluh dlia rozrakhunku inflitsii [State Statistics revealed the structure of goods and services to calculate inflation], 11 Febr. Available at: <https://www.rbc.ua/ukr/news/gosstat-raskryl-strukturu-tovarov-uslug-rascheta-1549878014.html> [in Ukrainian].
27. Slovo i dilo. Analytical portal (2020). Vyno, korm dlia tvaryn ta kvity: porivniuiemo spozhyvchi koshyky v Ukraini, SShA ta krainakh Yevropy [Wine, food for tvaryn and quiti: tamely live cats in Ukraine, the United States and Europe]. 24 January. Available at: <https://www.slovoidilo.ua/2020/01/24/infografika/suspilstvo/vyno-korm-tvaryn-ta-kvity-porivnyuyemo-spozhyvchi-koshyky-ukrayini-ssha-ta-krayinax-yevropy> [in Ukrainian].
28. Finansovyy portal Belarusi Myfin.by (2020). Minimalnyiy potrebitelskiy byudzheth [The minimum consumer budget]. 30 April. Available at: <https://myfin.by/wiki/term/minimalnyj-potrebitelskij-byudzheth> [in Russian].
29. Schweizerische Eidgenossenschaft (2017). Consumer price index (CPI): basket and weights. Available at: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/prices/consumer-price-index.assetdetail.1962626.html>.

РЕЦЕНЗІЯ НА МОНОГРАФІЮ

«Інституційні важелі вдосконалення регіональної інноваційної політики України в контексті глобальних викликів» (автор - Єрмакова О.А.)

Несприятлива ситуація в економіці країни обумовлює підвищений попит на інновації. Сприяння інноваційному розвитку на регіональному рівні є актуальною задачею в умовах сучасних інноваційних процесів. Як свідчить світовий досвід, регіони містять в собі вагомий потенціал інноваційного розвитку, і задачею наукових досліджень за цим напрямком є виявлення механізмів та інструментів активізації даного потенціалу із урахуванням парадигмальних зрушень. Саме вирішенню цієї задачі, на підставі розробленої методології, присвячена монографія Єрмакової Ольги Анатоліївни «Інституційні важелі вдосконалення регіональної інноваційної політики України в контексті глобальних викликів», видана в 2017 році за рішенням Вченої ради Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України.

В науковому плані представляє інтерес розробка автора щодо переосмислення ролі регіонів в національній та глобальній економіці в умовах сучасних парадигмальних зсувів, зокрема таких як посилення негативних проявів глобалізації, феномен глокалізації, формування економіки знань, нова регіоналізація. Автор обґрунтовано робить висновок про те, що сучасний розвиток інноваційних процесів вимагає врахування зростаючої ролі глобальних зв'язків регіонів та важливості просторової близькості суб'єктів інноваційної діяльності, який підводить до розуміння процесів глокалізації в регіональній економіці.

Запропонований автором методичний підхід до визначення сценаріїв формування регіональної інноваційної політики в Україні дозволяє диференційовано підійти до вибору набору інструментів регіональної інноваційної політики, забезпечуючи тим самим їх дієвість. Дана розробка автора створює науково-методичне підґрунтя для розробки інструментарію регіональної інноваційної політики із урахуванням специфіки інноваційного розвитку регіонів.

Удосконалена автором класифікація інститутів регіональної інноваційної системи із урахуванням їх функціональної взаємозалежності та виокремлення на цій основі чотирьох груп інститутів дає системне уявлення про учасників інноваційних процесів в регіоні та взаємозв'язки між ними.

Розвинутий автором методичний підхід до стратегування соціально-економічного розвитку регіонів передбачає залучення ресурсу соціального капіталу на всіх етапах розробки стратегій, міжтериторіальне та міжсекторне партнерство, диференціацію інструментів за типами інноваторів, виокремлення функціональних пріоритетів інноваційного розвитку. Дана наукова розробка має практичне застосування в умовах проведення реформи децентралізації влади в Україні.

В прикладному аспекті представляє розвинутий автором концептуальний базис формування мережевих технологічних платформ та дослідження їхнього функціонального впливу на актуальні проблеми інноваційного розвитку регіонів України.

Загалом монографія представляє собою ґрунтовне наукове дослідження, оригінальність праці зумовлена масштабом розглянутих питань, осягненням їхнього змісту, комплексністю подання наукового дослідження.

Монографія Єрмакової О.А. «Інституційні важелі вдосконалення регіональної інноваційної політики України в контексті глобальних викликів» є вагомим внеском у розвиток економічної науки України, є завершеним самостійним науковим дослідженням, виконаним на актуальну тему, має наукову і практичну цінність. Практична цінність монографії обумовлена тим, що наукові результати дослідження системно охоплюють різноманітні аспекти інноваційного розвитку регіонів, можуть бути корисними для представників державних органів виконавчої і законодавчої влади, фахівців, які на науковому та практичному рівнях вирішують питання формування регіональної інноваційної політики, керівників підприємств, залучених до інноваційної діяльності, а також освітян, науковців, студентів та аспірантів економічних спеціальностей.

Рецензент: Єгорів І.Ю., доктор економічних наук, професор, член-кореспондент Національної академії наук України, завідувач відділу інноваційної політики, економіки і організації високих технологій Інституту економіки та прогнозування Національної академії наук України.

ЕКОНОМІЧНІ ІННОВАЦІЇ

ECONOMIC INNOVATIONS

Том 22, Випуск 2(75)
Volume 22, Issue 2(75)

Формат.
Гарнітура.
Умов. друк. арк.
Обл.-вид. арк.
Тираж прим.
Зам. № від

Адреса редакції:

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України
Французький бульвар 29, м. Одеса-44, 65044, Україна
Тел.: (048) 722-66-11, 743-89-27
E-mail: ei.journal.impeer@gmail.com
Сайт: <http://ei-journal.com>

Editorial address:

Institute of market problems and economic & ecological research of the National Academy
of sciences of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
Tel. (048) 722-66-11, 743-89-27
E-mail: ei.journal.impeer@gmail.com
Sait: <http://ei-journal.com>

Віддруковано:

Друкарня
Тел.:
Сайт: