

УДК 657.6 — 051

О. Є. Бабина,
 д. е. н., професор, в. о. зав. кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій,
 Державний університет інфраструктури та технологій, м. Київ
 О. В. Стрелков,
 здобувач, Державний університет інфраструктури та технологій, м. Київ

ІНТЕРЕСИ СУБ'ЄКТІВ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: ВИДИ, ВЗАЄМОДІЯ, МЕХАНІЗМИ УЗГОДЖЕННЯ

O. Babyna,
 doctor of economic sciences, professor, acting head of the department of business
 logistics and transport technology, State University of Infrastructure and Technology, Kyiv
 O. Strelkov,
 Applicant of Water Transport Management and Economics department,
 State University of Infrastructure and Technology, Kyiv

INTERESTS OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET SUBJECTS: TYPES, INTERACTION,
 MECHANISMS OF DEPLOYMENT

Визначено, що конфлікт інтересів є джерелом розвитку підприємства. Ідентифіковано інтереси транспортного підприємства та його основних стейкхолдерів (клієнтів, постачальників, співробітників, держави). Здійснено систематизацію інтересів за видами в контексті концепції сталого розвитку. Виділено економічні, соціальні та екологічні інтереси суб'єктів ринку транспортних послуг та встановлено взаємозв'язки відповідних видів інтересів, серед яких виокремлено взаємозалежні інтереси, узгоджені інтереси та інтереси, що конфлікують і потребують узгодження. Доведено, що узгодження потребують у першочергу економічні інтереси суб'єктів. Окрім взаємодії інтересів різних суб'єктів ринку транспортних послуг існує міжвидова взаємодія різних інтересів для окремого суб'єкта, в межах якої має місце певна конфліктність економічних та соціальних й екологічних інтересів. Розглянуто основні механізми узгодження інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг.

The interests conflict is the source of enterprise development. The interests of the transport company and its main stakeholders (customers, suppliers, employees, state) are identified. The interests systematization by type in the context of sustainable development concept is carried out. The economic, social and ecological interests of the market of transport services subjects are allocated. Interconnections of the corresponding types of interests are established. Interrelated interests, coordinated interests and conflicting interests are identified. These interests need to be reconciled. The coordination primarily requires the economic interests of the subjects is proved. There is an interpersonal interaction of different interests for an individual subject in addition to the interaction of interests of various actors in the market of transport services. Economic and social and environmental interests conflict is defined. The main mechanisms of interests coordination of the market of transport services subjects are considered.

Ключові слова: економічні інтереси, узгодження інтересів, стейкхолдери, транспортне підприємство, суб'єкти ринку транспортних послуг.

Key words: economic interests, interests coordination, stakeholders, transport company, transport services market subjects.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Основною метою діяльності кожного суб'єкта господарювання є забезпечення його розвитку. Закони

діалектики як науки про розвиток визначають джерело розвитку (закон єдності та боротьби протилежностей), механізм розвитку (закон переходу кількісних

Таблиця 1. Інтереси суб'єктів ринку транспортних послуг

	Економічні інтереси	Наповнення державного бюджету за рахунок покращення економічного стану транспортних підприємств
Держава	Соціальні інтереси	Своєчасне, повне та якісне задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в перевезеннях. Захист прав клієнтів під час транспортного обслуговування. Безпечне функціонування транспорту. Забезпечення доступності послуг для соціально незахищених категорій громадян. Забезпечення регулярності руху на маршрутах. Захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств транспорту та споживачів транспортних послуг. Обмеження монополізму (контроль за цінами на транспортні послуги, підтримання їх на стабільному рівні). Контроль за якістю та безпечністю послуг (законодавча та нормативна база регулювання ринку транспортних послуг, контроль за перевізником). Створення нових робочих місць. Формування іміджу високотехнологічної країни
	Екологічні інтереси	Зменшення забруднення навколишнього середовища. Зменшення використання не відновлюваних джерел енергії. Підвищення інвестиційної привабливості держави
Транспортне підприємство	Економічні інтереси	Збільшення обсягів реалізації транспортних послуг (покращення якості та надання додаткових послуг споживачам). Забезпечення максимального прибутку та підвищення рентабельності від реалізації послуг. Залучення інвестицій для фінансування техніки та технологічної модернізації розвитку транспорту
	Соціальні інтереси	Збереження робочих місць, зниження плинності кадрів. Підвищення мотивації працівників для поліпшення економічного стану підприємства
	Екологічні інтереси	Зменшення плати за забруднення навколишнього середовища. Формування позитивного іміджу підприємства
Споживачі транспортних послуг	Економічні інтереси	Мінімальна ціна послуг. Збалансованість ціни та якості. Зацікавленість в отриманні знижки
	Соціальні інтереси	Гарантія безпеки перевезення, відповідність встановленим нормам і правилам. Своєчасне прибуття транспорту. Стабільність тарифу. Покращення обслуговування та комфортності перевезення. Підвищення компетентності персоналу
	Екологічні інтереси	Зменшення забруднення навколишнього середовища. Екологічність транспортної послуги
Працівники транспортних підприємств	Економічні інтереси	Забезпечення максимального розміру оплати праці. Задоволення фізичних, духовних, соціальних та культурних потреб та можливість професійного та особистого росту
	Соціальні інтереси	Отримання страхового полісу за рахунок роботодавця. Отримання соціальних пільг та гарантій в разі тимчасової непрацездатності, соціальних виплат по безробіттю та вагітності тощо. Забезпечення постійним робочим місцем. Створення сприятливих умов праці на виробництві та безпека робочого місця
	Екологічні інтереси	Зменшення забруднення навколишнього середовища. Екологічність умов праці
Постачальники	Економічні інтереси	Забезпечення обсягу реалізації. Збалансованість ціни та якості. Своєчасність оплати за поставку
	Соціальні інтереси	Гарантія безпеки перевезення, відповідність встановленим нормам і правилам. Своєчасне прибуття транспорту. Стабільність тарифів. Покращення обслуговування. Підвищення компетентності персоналу
	Екологічні інтереси	Зменшення забруднення навколишнього середовища. Екологічність продукції

Джерело: доопрацьовано авторами на основі [4].

змін у якості), траєкторію руху в процесі розвитку (закон заперечення заперечення) [1]. Відповідно до закону діалектики джерелом розвитку підприємства є єдність і боротьба інтересів підприємства та його стейкхолдерів. У процесі подолання конфлікту інтересів відбувається пошук найкращих варіантів рішень і, як наслідок, підвищення ефективності діяльності. Узгодження економічних інтересів зацікавлених сторін сприяє максимізації сукупного ефекту економічної системи більш високого рівня. Саме тому питання ефективного узгодження інтересів підприємства та його стейкхолдерів є актуальним. Враховуючи роль транспорту в забезпеченні розвитку держави, ця проблема набуває особливого значення для транспортних підприємств.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню питань сутності економічних інтересів та проблем їх узгодження присвячено значну кількість наукових праць. Теоретичне обґрунтування сутності економічних інтересів висвітлено у працях таких науковців, як Варналій З.С., Кузіна І.В., Кузнецова Т.В. Питання взаємодії підприємств зі стейкхолдерами досліджено у працях Крикавського Є., Кузьміна О.Є., Ляшенко О., Олексіва І., Строкович Г.В. У контексті соціальної відповідальності взаємодію зі стейкхолдерами досліджували Божкова В.В., Комарова А.А., Ляшенко О., Сагер Л.Ю., Саєнсус М.А., Саприкіна М.А., Редькін О.С., Шевченко Б.О. Для транспортних підприємств їх взаємодію з державою на засадах державно-приватного партнер-

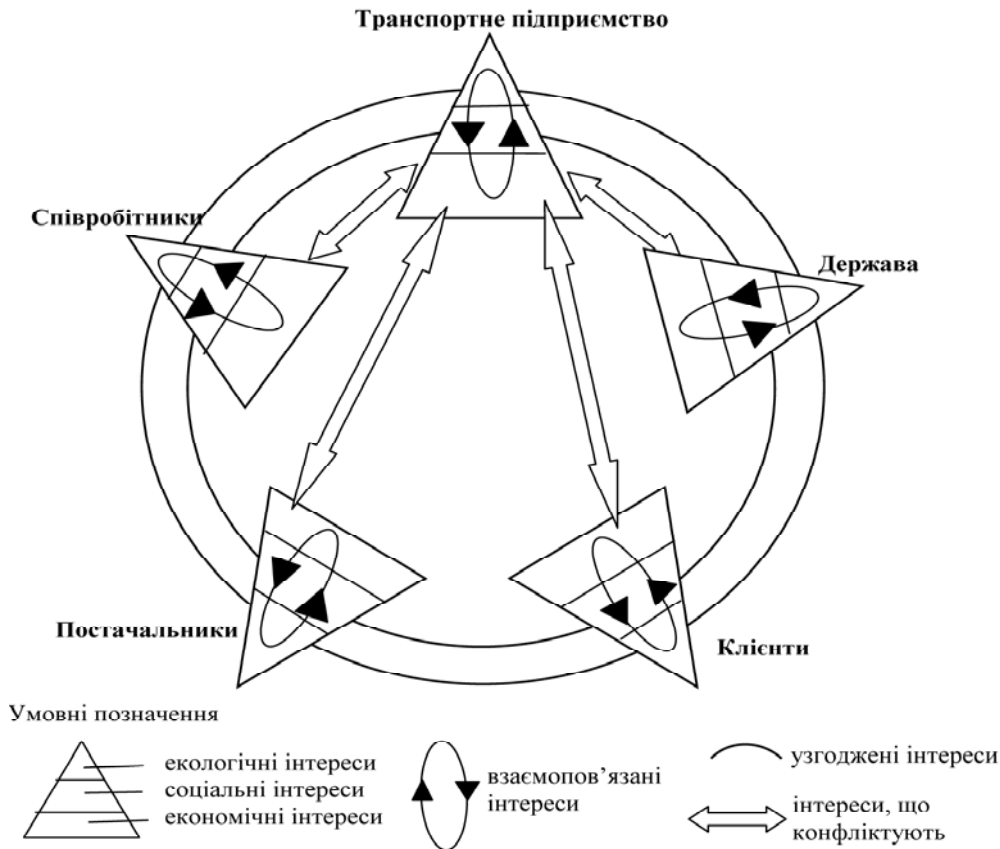


Рис. 1. Взаємозв'язок інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг

Джерело: розроблено авторами.

ства досліджували Боняр С.М., Будник В.А., Власова В.П., Карпенко О.О., Лерніченко К.В.

НЕ ВИРІШЕНА РАНІШЕ ЧАСТИНА ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Віддаючи належне науковим розробкам вчених, слід зазначити, що недостатньо дослідженими залишаються питання гармонізації інтересів транспортних підприємств та їх стейкхолдерів, особливо в частині конкретних механізмів узгодження.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження інтересів транспортних підприємств та їх основних стейкхолдерів, їх ідентифікація й систематизація за видами, обґрунтування механізмів узгодження.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

В економічній науці поняття інтерес є одним з фундаментальних теоретичних понять. У загальноприйнятому трактуванні "інтерес" (від лат. *interesse* — мати важливе значення) є формою вияву економічних потреб людини, він відображає певний рівень і динаміку задоволення потреб, спонукають економічних суб'єктів до господарської діяльності.

Таким чином, економічні інтереси — це реальний, зумовлений відносинами власності та принципом економічної вигоди мотив і стимул соціальних дій щодо задоволення індивідуальних потреб окремих людей, трудових колективів, соціальних верств, груп і класів [2].

Якщо розглядати економічні інтереси у взаємозв'язку з виробничими відносинами, тоді можна дати таке визначення: економічні інтереси — це вигода, яка реалізується суб'єктом в процесі господарської діяльності, оскільки суб'єкт спрямовує ресурси, розум, ідеї та увагу на отримання матеріальних вигод [3, с. 97].

У процесі досліджень авторів було ідентифіковано економічні інтереси транспортного підприємства та його стейкхолдерів (табл. 1).

Виокремлення саме таких видів інтересів узгоджується з концепцією сталого розвитку, основна мета якого полягає в забезпеченні досягнення економічних, екологічних та соціальних цілей суспільства.

Проведений аналіз дозволив виявити взаємозв'язки відповідних видів інтересів, серед яких є взаємозалежні інтереси, узгоджені інтереси та інтереси, що конфліктують і, відповідно, потребують узгодження (рис. 1).

Слід розрізнити рівень формування (виникнення) інтересів та рівень їх задоволення (реалізації), яка здійснюється через досягнення їхніми суб'єктами конкретних економічних цілей. На рівні формування перелік інтересів визначається переважно рівнем задоволення економічних інтересів, а також рівнем розвитку суспільства, обізнаності громадян, сформованим рівнем їхньої соціальної відповідальності. Проте, в першу чергу, все ж таки, визначається рівнем задоволення економічних інтересів. У цьому сенсі економічні інтереси можна вважати базовою, "інтересоформуючою" складовою.

На рівні реалізації перелік інтересів залежить виключно від того, наскільки ефективно і повно реалізовані економічні інтереси, оскільки вкладення в екологічні та соціальні проекти можливі лише за умови достатньої ефективності, високої прибутковості діяльності підприємств, а також ефективної бюджетної політики держави.

Цілком очевидно, що протиріччя між інтересами, їх конфліктність виникають лише стосовно економічних інтересів суб'єктів транспортного ринку. Це об'єктивна ситуація, оскільки цільові функції стейкхолдерів щодо такого економічного інтересу різні. Звичайно, що транспортне підприємство для забезпечення своєї фінансової стійкості прагне підвищити тарифи, а клієнт (з тих же мотивів) — зацікавлений у їх зниженні. Узгодження даного інтересу досягає мети, коли загальна отримана вигода обох сторін — найбільша. Обмеження тарифу для транспортного підприємства також диктує рівень конкуренції на ринку транспортних послуг, величина платоспроможного попиту.

Щодо соціальних та екологічних інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг — ситуація інша. Підґрунтя для їх конфлікту відсутнє, оскільки загалом ці інтереси спільні для транспортного підприємства та його стейкхолдерів і полягають у покращенні соціальних стандартів співробітників, громадян, у зменшенні шкоди, завданої навколишньому середовищу тощо.

Окрім взаємодії інтересів різних суб'єктів ринку транспортних послуг, існує міжвидова взаємодія різних інтересів для окремого суб'єкта, в межах якої має місце певна конфліктність економічних та соціальних й екологічних інтересів.

Наявні об'єктивні протиріччя економічних інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг вимагають пошуку способів їх подолання шляхом узгодження.

Деякі економісти дотримуються думки, з якою до певної міри погоджуються автори, що узгодження економічних інтересів не завжди можливо і, більш того, не завжди необхідно. Тому "способи узгодження інтересів можуть бути як конструктивними, так і деструктивними" [5, с. 59].

Практика успішного розвитку бізнесу західних країн та в Україні свідчить, що найефективнішим способом узгодження та реалізації інтересів зацікавлених сторін є не підпорядкування інтересів одних суб'єктів іншим, а їх врахування та координація.

Проведений аналіз наукових праць щодо взаємодії стейкхолдерів із підприємством виявив, що дослідження здебільшого були спрямовані на вивчення взаємодії підприємства з окремими суб'єктами. Зокрема Є. Крикавський та Н. Чухрай в наукових працях [6] досліджують основні аспекти взаємодії підприємства із постачальниками. О. Кузьмін та О. Мельник [7] значну увагу приділяють мотивуванню працівників підприємства, досліджуючи системи мотивування працівників та нормування їхньої праці. Разом з тим, одночасна взаємодія підприємства з декількома стейкхолдерами одночасно досліджена недостатньо. В контексті корпоративної соціальної відповідальності дослідження взаємовідносин підприємства із декількома стейкхолдера-

ми висвітлено в роботі [8]. Принципи взаємодії підприємства з головними стейкхолдерами — постачальниками та покупцями, які враховують систему цінностей соціуму, обґрунтовано у науковій праці [9]. Автори роботи [10] наголошують, що "при застосуванні підходу, який базується на врахуванні інтересів стейкхолдерів, не потрібно відкидати важливість власників організації, оскільки саме вони несуть найбільші ризики, які пов'язані із вкладенням власних коштів у діяльність підприємства. Одночасно інтереси інших стейкхолдерів повинні бути враховані більшою мірою, оскільки на сьогодні на українських підприємствах існує явна перевага у врахуванні інтересів власників підприємства порівняно із інтересами інших соціально-економічних суб'єктів".

Принцип узгодження інтересів зацікавлених сторін означає прийняття рішень в координатах "виграв я" — "виграв партнер", замість "виграв я" — "програв партнер" [11], "оскільки канонічні механізми ринку втрачають свою адекватність у спробах утвердження постіндустріальних цінностей". Головним у стосунках стає не максимізація прибутку сьогодні за будь-яку ціну, а забезпечення довготривалих партнерських відносин і стабільного прибутку в майбутньому [12, с. 167].

Розглянемо способи (механізми) узгодження інтересів транспортного підприємства та його стейкхолдерів.

Для узгодження інтересів транспортного підприємства і держави загально визнаним дієвим способом є використання механізмів державно-приватного партнерства (далі — ДПП). Державно-приватне партнерство в транспортній галузі — це збалансована система економіко-правових відносин між державним та приватним партнерами, що базується на принципах рівності, вигоди й справедливого розподілу ризиків, та функціонує з метою реалізації стратегічно важливих проектів розвитку транспорту.

При реалізації проектів розвитку транспорту партнерство може здійснюватись у формі концесій і контрактів на надання послуг. Серед загальноприйнятих моделей концесій при укладанні угод ДПП можуть бути використані такі: BOT/Build, Operate, Transfer (будівництво-експлуатація/управління-передача), BOOT/Build, Operate, Transfer (будівництво-володіння-експлуатація/управління-передача), DBFO/Design, Build, Finance, Operate (проекування-будівництво-фінансування-експлуатація/управління) [13].

На водному транспорті найбільше уваги приділяється реалізації проектів на засадах ДПП у морських портах. Найбільш поширеною формою ДПП в портовій галузі є концесія [14]. Особливість її полягає у тому, що держава в межах партнерських відносин, залишаючись повноправним власником майна, що становить предмет концесійної угоди, уповноважує приватного партнера виконувати протягом певного часу обумовлені в договорі функції і наділяє його з цієї метою відповідними повноваженнями, необхідними для забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії. За використання державної власності концесіонер вносить плату на умовах, передбачених в угоді.

Проте, не зважаючи на достатню теоретичну розробленість цього питання, наявність необхідного нормативно-правового забезпечення, в морських портах жодного концесійного проекту реалізовано не було. Так само і у сфері автомобільних шляхів в Україні на сьогодні немає жодного діючого концесійного договору. Основна перешкода — нестабільність економічної та політичної ситуації в державі, відсутність державницького мислення, бюрократія, корупція. Хоча у країнах ЄС транспортна галузь є лідером як за сукупною вартістю реалізованих проектів ДПП (у 2014 р. на транспорті укладено угод партнерства сукупною вартістю 11,8 млрд євро), так і за кількістю реалізованих договорів ДПП (у 2014 р. укладено 23 угоди, що становить третину загальної кількості проектів партнерства, реалізованих у Євросоюзі) [15].

У роботі [13] розглянуто питання застосування механізмів ДПП для розвитку місцевого пасажирського водного транспорту. Автори монографії [16] дослідили теоретичні засади та передумови розвитку державно-приватного партнерства на транспорті як засобу використання нових методів управління державним майном, що не підлягає приватизації та потребує інвестиційних вкладень. Вони визначили ДПП як пріоритетний шлях розвитку транспортної інфраструктури, спорудження транспортно-інфраструктурних об'єктів високої вартості, здійснення їх модернізації та реконструкції. В монографії обгрунтовано, що "...здійснювати погодження економічних інтересів держави та приватного бізнесу необхідно шляхом визначення таких умов укладання угод ДПП, які забезпечуватимуть максимальні показники ефективності проектів ДПП" [16, с. 42]. Запропонована методика передбачає "при погодженні інтересів держави і приватного бізнесу розрахунок таких значень параметрів проектів ДПП, за яких з позицій держави буде забезпечено максимізацію надходжень у бюджет, а з позицій партнерів — оптимізацію значень класичних показників оцінки ефективності інвестиційних проектів [17, с. 43].

Узгодження економічних інтересів транспортно-го підприємства та працівників базується на трудовому законодавстві і здійснюється шляхом регулювання трудових відносин. Уклавши контракт з роботодавцем (або написавши заяву про прийом на роботу), працівник тим самим погодився з умовами праці та рівнем її оплати. В протилежному випадку — він або відмовиться від співпраці, або буде висувати додаткові умови щодо своїх економічних інтересів. Підприємство в особі його керівника з урахуванням компетентності працівника, його цінності для підприємства, наявних фінансових можливостей підприємства вирішує питання щодо рівня задоволення економічного інтересу працівника при встановленні йому величини оплати праці. Для обгрунтування рівня рівноважного економічного інтересу підприємства і працівника щодо оплати праці можуть бути застосовані економіметричні моделі, які розроблені в науковій праці [4].

Узгодження інтересів транспортно-го підприємства і клієнта відбувається в процесі укладання угод на на-

дання послуг. Тариф, зазначений в контракті, з правої точки зору врегульовує економічні інтереси сторін, а додаткові умови щодо умов доставки реалізують інші інтереси контрагентів. Загалом цінова політика, яка реалізується транспортним підприємством залежить від його фінансового стану, позиції керівництва, а також, як було зазначено вище, — від рівня конкуренції на ринку, цін конкурентів, наявного попиту.

Узгодження інтересів транспортно-го підприємства з постачальниками здійснюється, як і у попередньому випадку, через укладання угод. Обираючи постачальника транспортне підприємство, крім цінових чинників, платіжних умов, враховує також репутаційні, партнерські чинники.

У практиці бізнесу існує поняття "контрактація відносин, заснована на довірі". Імідж, репутація партнера, навіть за умов тимчасових фінансових ускладнень, допомагають вирішувати питання щодо співпраці та узгоджувати інтереси сторін. Засадничі основи врахування інтересів партнерів знаходяться в площині розуміння вигоди кожного учасника від цього. Застосування способу узгодження інтересів визначається також ментальністю, національними традиціями бізнесу. Можна стверджувати, що менталітет стає одним з економічних чинників, який впливає на спосіб ведення бізнесу.

До прикладу, в японському бізнесі домінує контрактація відносин, заснована на взаємних зобов'язаннях. "Транзакційні витрати крупних японських фірм значно нижче, в інших країнах. "Опportunізм" містить для Японії меншу небезпеку через відкрите заохочення й переважання на практиці того, що можна назвати моральними діловими стосунками, в основі яких — взаємна добра воля" [18]. На нашу думку, для України більш характерною є врахування інтересів через розуміння своєї вигоди, оскільки пошук нових партнерів вимагає часу, витрат, а ризики від нового партнерства більші й невизначеніші, ніж від партнера, з яким працював тривалий час.

Узгодженню як економічних, так і соціальних інтересів транспортно-го підприємства та його стейкхолдерів сприяє також дотримання принципу соціально-відповідальності діяльності. Для ефективного партнерства бізнесу з державою у вирішенні соціальних проблем необхідно створити культуру такої взаємодії та механізм його реалізації. Соціальне партнерство повинно бути засноване на принципах добровільних зобов'язань, взаємовигідності, взаємної довіри. Принцип добровільності має особливе значення. Партнерські відносини не можуть будуватися на основі примушення бізнесу з боку держави (наприклад, добровільно-примусова благодійність) [19, с. 48].

Слід звернути увагу на те, що компанія, здійснюючи соціальну діяльність, не тільки сприяє вирішенню деяких соціальних проблем, а й підвищує власний імідж та конкурентоспроможність. Ведення соціально-відповідальної діяльності має позитивні наслідки для бізнесу, серед яких [20]: поліпшення іміджу компанії; гарантія отримання замовлень; зростання продуктивності праці; довіра ділових партнерів; забезпечення державної підтримки; довіра та лояльність споживачів; задоволеність співробітників; стабільність кадрового скла-

ду; кращий потенціал для розвитку; підвищення конкурентоспроможності; ефективне використання ресурсів.

Беззаперечним є той факт, що суспільство також отримує переваги від дотримання бізнесом принципів соціальної відповідальності [21], а саме:

- можливість встановлення партнерських відносин між бізнесом, владою і громадськістю;
- можливість надання адресної екстреної допомоги громадянам, які її потребують;
- удосконалення та розвиток соціальної захищеності населення;
- можливість залучення інвестицій у певні суспільні сфери;
- можливість підтримки громадських ініціатив, інноваційних проектів, розвиток соціальної та творчої активності населення, збереження та використання "інтелектуального ресурсу" на потреби країни та регіону.

Що стосується екологічних інтересів людини і потреби всього суспільства у чистому і придатному для життя навколишньому природному середовищі, то вони вступають у протиріччя з економічними інтересами суспільства в задоволенні своїх матеріальних потреб. Протиріччя між цими інтересами існує завжди, оскільки задоволення матеріальних потреб людини неминуче спричиняє обмеження біологічних засобів задоволення її інтересів. Загострення цих протиріч, доведене до критичної точки, до свого антагонізму, призводить до екологічної кризи. Вихід із такого становища можливий лише за умов революційних перетворень засобів та інструментів екологічної безпеки [22].

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Узгодження інтересів зацікавлених сторін у процесі функціонування підприємства є важливою умовою забезпечення його ефективної діяльності за рахунок зменшення реальних і потенційних загроз зовнішнього і внутрішнього середовища. Для узгодження інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг необхідно розуміння взаємодії їх інтересів. З цією метою було ідентифіковано економічні інтереси суб'єктів ринку транспортних послуг, виокремлено види інтересів та візуалізовано типи взаємодії. Зокрема виділено взаємозалежні інтереси, узгоджені інтереси та інтереси, що конфліктують і потребують узгодження. Застосування ефективних механізмів узгодження інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг сприятиме розвитку транспортної галузі, зменшенню ризиків діяльності транспортних підприємств, забезпеченню стабільності їхнього функціонування.

Подальші дослідження будуть спрямовані на розробку моделей узгодження економічних інтересів транспортних підприємств та їх стейкхолдерів.

Література:

1. Подольська Є.А. Філософія: Підручник / Є.А. Подольська. — К.: Фірма "Інкос", Центр навчальної літератури, 2006. — 704 с.
2. Кузнєцова Т.В., Кузіна І.В. Економічні інтереси — рушійна сила ефективного розвитку суб'єктів господарювання [Електронний ресурс]. — Режим доступу:

http://www.nbuv.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vnuvgrp/ekon/2009_3_1/v47ek046.pdf

3. Варналій З.С. Економічна безпека [Текст]: навчальний посібник / З.С. Варналій. — К.: Знання, 2009. — 647 с.
4. Бабина О.Є. Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств: дис. докт. ек. наук: 08.00.04 / Бабина О.Є. — Київ, 2017. — 495 с.
5. Ляшенко О. Економічні інтереси стейкхолдерів підприємства: діалектична взаємодія, систематизація, вибір способів узгодження / О. Ляшенко // Вісник ТНЕУ. — 2013. — № 2. — С. 54—61.
6. Крикавський Є. Логістика [Текст]: навч. посіб. / Є. Крикавський. — Львів: Видавництво Державного університету "Львівська політехніка", 1999. — 264 с.
7. Кузьмін О.Є. Теоретичні та прикладні засади менеджменту [Текст]: навч. посіб. — 2-е вид. доп. і перероб. / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник. — Львів: Національний університет "Львівська політехніка" (Інформаційно-видавничий центр "ІНТЕЛЕКТ+" Інституту післядипломної освіти); "Інтелект-Захід", 2003. — С. 145.
8. Корпоративна соціальна відповідальність: моделі та українська практика [Текст]: підручник / Саприкіна М.А., Ляшенко О., Саєнсує М.А. [та ін.]; за наук. ред. Редькіна О.С. — К.: Фарбований лист, 2011. — 480 с.
9. Строкович Г.В. Принципи взаємодії підприємства з постачальниками та покупцями / Г.В. Строкович // Економічний часопис-XXI 9. — 10 (1). — 2013. — С. 64—66.
10. Олексів І.Б. Теоретико-методологічні засади управління підприємством на засадах урахування інтересів стейкхолдерів / І.Б. Олексів, В.Ю. Харчук // Демократичне врядування. — 2014. — Вип. 13. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVr_2014_13_20
11. Шевченко Б.О. Феномен партнерства в контексті суспільних трансформацій [Електронний ресурс]. — Режим доступу: dspace.pnpu.edu.ua/.../4336
12. Шарден Пьер Тейяр. Феномен человека. Преджизнь, жизнь, мысль, сверхжизнь / Тейяр де Шарден. — М.: Наука, 1987. — 240 с.
13. Лерніченко К.В. Оцінка ефективності функціонування підприємств міського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства / К.В. Лерніченко, В.А. Будник // Бізнес Інформ. — 2015. — № 12. — С. 157—163.
14. Власова В.П. Концесія як інструмент оновлення портової інфраструктури / В.П. Власова // Вісник Академії праці і соціальних відносин ФПУ: зб. наук. пр. АПСВУ. — К.: АПСВУ, 2015. — Вип. 1 (22). — С. 38—43.
15. Market Update Review of the European PPP Market in 2014. European PPP Expertise Centre, 2015 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.eib.org/epes/resources/publications/epes_market_update_2014_en
16. Боняр С.М. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті: монографія / С.М. Боняр, В.А. Будник, О.О. Карпенко, К.В. Лерніченко. — К.: ТОВ "СІК ГРУП УКРАЇНА", 2016. — 158 с.
17. Будник В.А. Узгодження інтересів учасників державно-приватного партнерства / В.А. Будник // Еко-

номічний часопис-XXI. — 2015. — № 1—2 (2). — С. 47—50.

18. Дор Р. *Добрая воля и дух рыночного капитализма Экономическая социология* [Електронний ресурс]. — 2010. — Т. 11. — № 3. — С. 37—57. — Режим доступу: <https://ecsoc.hse.ru/2010-11-3/>

19. Про стан та перспективи розвитку підприємства в Україні: Національна доповідь / К.О. Ващенко, З.С. Варналій, В.Є. Воротін, В.М. Геєць, Е.М., Кужель О.В., Лібанова та ін. — К., Держкомпідприємство, 2008. — 226 с.

20. Бабина О.Є. Механізм підвищення рівня соціально відповідальної діяльності підприємств України / О.Є. Бабина, А.А. Комарова // *Бізнес Інформ*. — 2014. — № 12. — С. 69—74.

21. Божкова В.В. Соціально відповідальний бізнес як один із напрямків поліпшення іміджу вітчизняних суб'єктів господарювання / В.В. Божкова, Л.Ю. Сагер [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://vuzlib.com.ua/articles/book/13884-Socialno_Vidpovidalnij_b/1.html

22. Костицький В.В. Екологія перехідного періоду: право, держава, економіка (Економіко-правовий механізм охорони навколишнього природного середовища в Україні). — К., ІЗП і ПЕ, 2003. — 772 с.

References:

1. Podol's'ka, Ye.A. (2006), *Filosofiiia* [Philosophy], Firma "Inkos", Tsentr navchal'noi literatury, Kyiv, Ukraine.

2. Kuznietsova, T.V. and Kuzina, I.V. (2009), "Economic interests — the driving force of effective development of economic entities", available at: http://www.nbu.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vnuv/gp/ekon/2009_3_1/v47ek046.pdf (Accessed 15 Aug 2017).

3. Varnalij, Z.S. (2009), *Ekonomichna bezpeka* [Economic security], Znannia, Kyiv, Ukraine.

4. Babyna, O.Ye. (2017), "Methodological and practical bases of formation and realization of potential of transport enterprises", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy, Kyiv, Ukraine.

5. Liashenko, O. (2013), "Economic interests of the stakeholders of the enterprise: dialectical interaction, systematization, choice of methods of coordination", *Visnyk TNEU*, vol. 2, pp. 54—61.

6. Krykavs'kyj, Ye. (1999), *Lohistyka* [Logistics], Vydavnytstvo Derzhavnoho universytetu "L'vivs'ka politekhnika", L'viv, Ukraine.

7. Kuz'min, O.Ye. and Mel'nyk, O.H. (2003), *Teoretychni ta prykladni zasady menedzhmentu* [Theoretical and applied principles of management], 2-d ed., Natsional'nyj universytet "L'vivs'ka politekhnika" (Informatsijno-vydavnychyj tsentr "INTELEKT+" Instytutu pisliadyplomnoi osvity) "Intelekt-Zakhid", L'viv, Ukraine.

8. Saprykina, M.A. Liashenko, O. and Saiensus, M.A. (2011), *Korporatyvna sotsial'na vidpovidal'nist': modeli ta ukrains'ka praktyka* [Corporate Social Responsibility: Models and Ukrainian Practice], Farbovanyj lys, Kyiv, Ukraine.

9. Strokovych, H.V. (2013), "Principles of interaction of the enterprise with suppliers and buyers", *Ekonomichnyj chasopys-XXI*, vol. 9-10 (1), pp. 64—66.

10. Oleksiv, I.B. and Kharchuk, V.Yu. (2014), "Theoretical and methodological principles of enterprise management on the basis of taking into account interests of stakeholders", *Demokratychnе vriaduvannia*, vol. 13, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVr_2014_13_20 (Accessed 15 Aug 2017).

11. Shevchenko, B.O. (2015), "The phenomenon of partnership in the context of social transformations", available at: <http://dspace.pnpu.edu.ua/bitstream/123456789/4336/1/Shevchenko.pdf> (Accessed 15 Aug 2017).

12. Sharden, P.T. (1987), *Fenomen cheloveka. Predzhyn', zhyzn', mysl', sverkhzhyzn'* [The phenomenon of man. Pre-life, life, thought, super life], Nauka, Moscow, Russia.

13. Lernichenko, K.V. and Budnyk, V.A. (2015), "Assessment of the efficiency of functioning of urban water transport enterprises on the basis of public-private partnership", *Biznes Inform*, vol. 12, pp. 157—163.

14. Vlasova, V.P. (2015), "Concession as a tool for upgrading port infrastructure", *Visnyk Akademii pratsi i sotsial'nykh vidnosyn FPU*, vol. 1 (22), pp. 38—43.

15. European PPP Expertise Centre (2015), "Market Update Review of the European PPP Market in 2014", available at: http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2014_en (Accessed 15 Aug 2017).

16. Boniar, S.M. Budnyk, V.A. Karpenko, O.O. and Lernichenko, K.V. (2016), *Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva na transporti* [The mechanism of public-private partnership in transport], TOV "SIK HRUP UKRAYNA", Kyiv, Ukraine.

17. Budnyk, V.A. (2015), "Harmonization of interests of participants in public-private partnership", *Ekonomichnyj chasopys-XXI*, vol. 1—2 (2), pp. 47—50.

18. Dor, R. (2010), "The goodwill and spirit of market capitalism", *Ekonomycheskaia sotsyolohyia*, vol. 11, no. 3, pp. 37—57.

19. Vaschenko, K.O. Varnalij, Z.S. Vorotin, V.Ye. Heiets', V.M. Kuzhel' E.M. and Libanova O.V. (2008), *Pro stan ta perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva v Ukraini: Natsional'na dopovid'* [About the state and prospects of entrepreneurship development in Ukraine: National report], Derzhkompідприємство, Kyiv, Ukraine.

20. Babyna, O.Ye. and Komarova, A.A. (2014), "The mechanism of raising the level of socially responsible activity of Ukrainian enterprises", *Biznes Inform*, vol. 12, pp. 69—74.

21. Bozhkova V.V. and Saher, L.Yu. (2010), "Socially responsible business as one of the ways to improve the image of domestic business entities", available at: http://vuzlib.com.ua/articles/book/13884-Socialno_Vidpovidalnij_b/1.html (Accessed 15 Aug 2017).

22. Kostyts'kyj, V.V. (2003), *Ekolohiia perekhidnoho periodu: pravo, derzhava, ekonomika* (Ekonomiko-pravovyj mekhanizm okhorony navkolyshn'oho pryrodnoho seredovyscha v Ukraini) [Ecology of Transition: Law, State, Economy (Economic and Legal Mechanism of Environmental Protection in Ukraine)], IZP i PE, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 17.08.2017 р.