

УДК 338.4:625.7/.8

Дмитро ДМИТРІВ; Олена КОВАЛЬЧИК; Олена РОГАТИНСЬКА

**Тернопільський національний технічний університет
імені Івана Пулюя, Тернопіль, Україна**

**ОБГРУНТУВАННЯ ЧИННИКІВ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА НА ОСНОВІ
МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ**

Резюме. Проаналізовано проблеми та завдання транспортної галузі України. Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року визначено завдання стосовно дорожнього господарства країни. Досліджено чинники впливу на ефективність діяльності підприємств дорожнього господарства. Визначено, що недостатнє фінансування є основним чинником стримання діяльності підприємств дорожньо-будівельного комплексу України. Досліджено чинники, які зумовлюють конкурентоспроможність даних підприємств та проаналізовано їх вплив на підвищення конкурентоспроможності. Виявлено, що найвагомішим зовнішнім чинником, який визначає конкурентоспроможність підприємств, є вплив державної політики у сфері виконання дорожньо-будівельних робіт. Запропоновано шляхи вирішення основних проблем підвищення конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства: залучення механізму державно-приватного партнерства для збільшення фінансування галузі; вивчення та впровадження міжнародного досвіду щодо фінансування й технологій будівництва і ремонту автодоріг; запровадження механізму підтримки якісного техніко-експлуатаційного стану протягом усього життєвого циклу автодороги.

Ключові слова: транспортна галузь, автомобільні дороги, дорожнє господарство, підприємства дорожньо-будівельного комплексу.

Dmytro DMYTRIV, Olena KOVALCHYK, Olena ROGATYNSKA

Ternopil Ivan Pul'uj National Technical University, Ternopil, Ukraine

**SUBSTANTIATION OF COMPETITIVENESS FACTORS OF ROAD
ECONOMY ENTERPRISES BASED ON INTERNATIONAL
EXPERIENCE**

Summary. In the article is analyzed the problems and tasks of the Ukrainian transport industry. According to the National Transport Strategy of Ukraine for the period to 2030 the tasks concerning the road economy are defined. The factors influencing the efficiency of the road economy enterprises are investigated. It is determined that insufficient financing is a major factor in the restraining of activity of enterprises of the Ukrainian road-building complex. The factors determining the competitiveness of these enterprises and their influence on competitiveness increase are investigated. It was revealed that the most important external factor that determines the competitiveness of enterprises is the impact of state policy in the field of road construction work. The ways of solving of the main problems of increasing the competitiveness of road economy enterprises are proposed: the involvement of the public-private partnership mechanism to increase financing of the industry; studying and

implementing international experience in financing and technologies for construction and repair of highways; implementation of the mechanism of maintenance of high-quality technical and operational condition throughout the life cycle of the highway.

Key words: *transport industry, highways, roadeconomy, roadeconomyenterprise.*

Вступ. Згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, стратегічною метою розвитку транспортної галузі є підвищення рівня безпеки та забезпечення стійкого розвитку транспортної системи, її інтеграція у Транс європейську транспортну мережу. Оскільки дорожнє господарство є частиною транспортної галузі країни, то з цього випливають його основні завдання щодо автомобільних доріг: суттєве поліпшення техніко-експлуатаційного стану автодоріг та інженерних споруд і будівництво нових автомагістралей.

На сьогодні дорожнє господарство України знаходиться на стадії спаду. Вирішення завдання високої якості й довговічності автодоріг мають забезпечувати підприємства дорожнього господарства, які здійснюють і будівництво нових доріг, і роботи з утримання існуючих. Проте виконання ремонтних та експлуатаційних робіт на автодорогах на сьогодні стримується недостатністю державного фінансування, оскільки всі види дорожніх робіт (будівництво, реконструкція, капітальний і поточний ремонт, експлуатація) потребують значних державних витрат. Разом з тим вітчизняні підприємства дорожнього господарства є неконкурентоспроможними на міжнародному ринку. Відповідно будівництво доріг міжнародного значення в Україні виконують, як правило, за рахунок коштів іноземних банків та в основному іноземні компанії. У зв'язку з цим питання підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності підприємств, задіяних у сферу будівництва, ремонту та експлуатації автодоріг є актуальними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальні питання транспортної галузі, що пов'язані з економічною ефективністю будівництва та ремонту автомобільних доріг, з недостатнім фінансуванням галузі та інші розглянуто в наукових працях вітчизняних та зарубіжних науковців, таких як: І.Я. Аксьонов, О.П. Артинов, Е.М. Гарманов, В.П. Ільчук, Г.О. Кондратьєв, Ф.П. Кравець, Ю.Є. Пащенко, Є.М. Сич та інших. Питання визначення конкурентоспроможності підприємства, а також шляхи її підвищення досліджуються в працях таких вчених, як Литвиненка О.Г., Рибаквої О.В., Должанського І.З. та інших. Проте недостатньо дослідженими є чинники, які впливають на підвищення конкурентоспроможності підприємств саме дорожнього господарства.

Мета статті – розгляд основних завдань транспортної галузі України стосовно дорожнього господарства, а також визначення на основі міжнародного досвіду чинників, які зумовлюють конкурентоспроможність підприємств дорожнього господарства та їх вплив на підвищення ефективності діяльності й конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, що задіяні у сфері будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг.

Постановка завдання. Без розв'язання проблем ефективного розвитку транспортної галузі економіка України не зможе зайняти належне місце у світовому економічному просторі. Для успішного вирішення цих проблем потрібно особливу увагу звернути на розвиток дорожнього господарства, яке включає підприємства дорожньо-будівельного комплексу. Від їхньої ефективної роботи напряду залежить розвиток транспортної системи країни, зростання внеску транспортної галузі у формування валового внутрішнього продукту, зростання економічного розвитку регіонів країни. Власне ці та інші обставини зумовлюють актуальність та своєчасність означеної проблематики.

Виклад основного матеріалу. У травні 2018 року розпорядженням Кабінету Міністрів України [1], було схвалено Національну транспортну стратегію України на

період до 2030 року, яка визнана основним документом розвитку транспорту, і якій повинні відповідати інші програмні документи в транспортній галузі та дорожньому господарстві.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [2] (далі – Стратегія) було підкреслено, що транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинену мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. Через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Трансєвропейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). Разом з тим у документі було зазначено, що на сьогодні транспортна галузь у цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної інтеграції національної транспортної мережі в Трансєвропейську транспортну мережу. Також необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним секторами, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ. Причому у документі було зазначено, що однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури й транспорту, а також їх технічна відсталість.

Передбачено, що для впровадження Стратегії будуть виконані завдання за такими основними напрямками:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

Розглянемо, які завдання ставить Стратегія перед дорожнім господарством України за вищевказаними напрямками.

За напрямком «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» [2, ст. 5 – 14] були зазначені завдання, які мають забезпечити розвиток пріоритетної мережі автомобільних шляхів:

- забезпечення коротко-, середньо- та довготермінового планування розвитку автомобільних шляхів;
- визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством та системи моніторингу їх виконання;
- введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі;
- покращення якості та довговічності автомобільних доріг на основі проектно-кошторисної документації й висновків техніко-економічного обґрунтування;
- збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям;
- упровадження довготермінових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів.

Результатами виконання вищевказаних завдань очікуються: можливість прогнозування розвитку транспортної галузі на основі системного аналізу інформації; підвищення конкурентоспроможності українських автоперевізників на європейському ринку надання послуг з автомобільних перевезень; зростання частки транспортної галузі у формуванні валового внутрішнього продукту країни, зменшення транспортної складової у ціні товарів та послуг; забезпечення створення конкурентних умов для виконавців дорожньо-будівельних та ремонтних робіт, технічного обслуговування, впровадження системи незалежного контролю якості їх виконання.

При розгляді проблем та завдань напрямку «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти» [2, ст. 15 – 23] у Стратегії було зазначено, що відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу її основних фондів. Більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з таких джерел в інноваційні транспортні проекти – це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а й національної безпеки та конкурентоспроможності країни.

Серед загальних проблем, що потребують розв'язання було вказано:

- неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій у транспортну галузь, у тому числі приватних й в рамках державно-приватного партнерства, що призводить до скорочення приватних інвестицій, та обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти інфраструктури;
- відсутність прозорої системи обліку транспортних витрат та дієвого механізму контролю надання й використання коштів, передбачених для проведення ремонту, реконструкції та будівництва транспортної інфраструктури.

Також у Стратегії був визначений і перелік завдань, які необхідно виконати для розв'язання даних проблем:

- удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури;
- перехід до планового та стабільного фінансування будівництва й утримання автомобільних доріг у середньо- та довготерміновій перспективі;
- забезпечення ефективного використання коштів та запобігання корупції під час реалізації проектів розвитку транспортної галузі, а саме: вироблення прозорого механізму визначення пріоритетів публічних закупівель, їх обґрунтованої технічної та економічної доцільності, аналізу витрат і доходів; упровадження довготермінового фінансового планування реалізації інфраструктурних проектів у транспортній галузі відповідно до стратегічних пріоритетів, терміну реалізації та життєвого циклу об'єктів транспорту з пріоритизацією проектів, що пов'язані з мережею TEN-T.

Результатами виконання вищевказаних завдань очікуються:

- впровадження повного проектного інфраструктурного циклу управління розвитком та утриманням транспортної інфраструктури;
- економія державних коштів шляхом запровадження прозорої системи обґрунтування, прийняття та проведення процедури державних закупівель і державних замовлень на виконання робіт, зокрема із залученням міжнародних організацій;
- перехід фінансування дорожнього господарства від “залишкового принципу” до середньо- та довгострокового планування;

- використання у транспортно-дорожньому комплексі інноваційних технологій, поживлення ділової активності та будівництва, зростання життєвого рівня населення, бюджетних надходжень тощо, які будуть отримані завдяки реалізації інфраструктурних транспортних проєктів;
- реконструкція мережі магістральних автомобільних доріг, що відповідає стандартам мережі TEN-T та з'єднає обласні центри між собою та Києвом для збільшення регіональної мобільності;
- збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30% (у 2015 році) до 70% (у 2030 році).

За напрямком «Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт» [2, ст.23 – 32] були визначені такі загальні проблеми, що потребують розв'язання:

- низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
- недостатнє фінансування заходів, спрямованих на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками.

Перелік завдань, які необхідно виконати для розв'язання даних проблем:

- розроблення ефективних процедур для виділення коштів з Державного дорожнього фонду та інших джерел на заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху;
- визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, проведення оцінювання безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій щодо поліпшення показників безпеки, проєктування доріг з урахуванням швидкісних режимів;
- широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Результатами виконання вищевказаних завдань очікуються: зменшення рівня смертності внаслідок транспортних нещасних випадків/дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення – на 50% до 2030 року; зменшення кількості отриманих тяжких травм внаслідок транспортних нещасних випадків/дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення – на 50% до 2030 року.

За напрямком «Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція» [2, ст. 32 – 37] очікується отримання таких результатів:

- надання населенню високоякісних, безпечних та доступних транспортних послуг незалежно від місця проживання;
- зменшення до 2030 року частки сільського населення, яке проживає на відстані понад 3 км від дороги з твердим покриттям, до 0,5%.

Стосовно фінансування завдань Стратегії у документі було зазначено, що воно буде здійснюватися за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, коштів міжнародної технічної допомоги, інших міжнародних донорів та джерел, не заборонених законодавством [2, ст. 38].

Якщо відобразити це в конкретних результатах, то Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року – «DriveUkraine 2030» передбачає[3]:

- 10 нових автобанів;

- понад 100 комплексів автоматичного вагового контролю;
- 10 годин – середній час перетину України з Півдня на Північ і з Заходу на Схід;
- 0% – дитяча смертність на автошляхах, зменшення травматизму на автошляхах на 90%, 35 млрд гривень з Дорожнього фонду на безпеку;
- Міжнародні автобани: GoHighway, ViaCarpatia, продовження автобану Одеса-Рені до Греції. А також розвиток внутрішніх напрямків: Львів-Київ-Харків-Донецьк, Київ-Керч, Полтава-Дніпро.

Отже, перед підприємствами дорожнього господарства України постають серйозні виклики. Потрібно будувати нові автошляхи та покращувати техніко-експлуатаційний стан вже існуючих, що означає підвищення їхньої якості. Для вирішення цієї проблеми недостатньо розглядати тільки технічний аспект, потрібно, застосовуючи принципи системного підходу, розглянути інші аспекти (фінансово-економічний, соціальний, державну політику тощо), що мають вплив на зазначену проблему.

Розглянемо умови, в яких працюють підприємства дорожньо-будівельного комплексу сьогодні. Дослідження галузі дає можливість ідентифікувати основні фактори зовнішнього середовища та визначити їх вплив на діяльність підприємства, а також надати рекомендації щодо коректування стратегії його діяльності. Саме аналіз природи та напрямку дії основних сил конкурентного середовища дасть змогу скористатися конкурентними перевагами, розробляти відповідні стратегії та протистояти загрозам.

Враховуючи особливості роботи підприємств дорожньої галузі [4] (подвійний характері її продукції: з одного боку – це автомобільні дороги, як споруди транспорту, з другого – це виробнича діяльність трудових колективів, яка пов'язана з необхідністю збереження і розвитку мережі автодоріг), до негативних чинників впливу внутрішнього та зовнішнього середовищ на функціонування підприємств дорожньо-будівельного комплексу можна віднести[5].

Внутрішні:

- відсутність/незначна кількість у підприємств сучасної техніки та обладнання;
- незадовільний техніко-експлуатаційний стан автомобільних доріг, що знаходяться (передані) на утриманні підприємства;
- функціонування підприємств в умовах дефіциту коштів.

Зовнішні:

- фінансування дорожніх робіт за рахунок бюджетних коштів;
- висока капіталомісткість виробництва (дорожніх проектів);
- сезонність виконання дорожніх робіт.

Такий вибір підтверджується даними державної статистики України. Діяльність підприємств дорожньо-будівельного комплексу згідно з кодами КВЕД-2010 потрапляє у розділ 42, що включає загальне будівництво інженерних споруд – нове будівництво, ремонтні роботи, розширення та реконструкцію, зведення споруд зі збірних конструкцій на місці ведення робіт, а також будівництво тимчасових споруд. Сюди відносять будівництво важких конструкцій, таких, як автостради, вулиці, дороги, мости, тунелі тощо [6]. Згідно з даними представленими у статистичній інформації, було виявлено фактори, які спричиняють найбільший вплив на діяльність підприємств дорожньо-будівельного комплексу. Відповідно до даних [7] за 2015 – 17 роки й трьох кварталів 2018 року сформована середньозважена оцінка (у відсотках) впливу чинників, що стримують будівництво інженерних споруд (табл. 1).

Таблиця 1

Оцінка впливу чинників, що стримують будівництво споруд

| Чинники, що стримують будівництво споруд | Вплив чинника, % | | | |
|--|------------------|------|------|------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| 1. Недостатній попит | 29 | 34 | 19 | 28 |
| 2. Погодні умови | 9 | 14 | 20 | 32 |
| 3. Нестача робочої сили | 1 | 4 | 3 | 10 |
| 4. Нестача матеріалів, устаткування | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 5. Фінансові обмеження | 48 | 54 | 40 | 42 |
| 6. Інші фактори | 9 | 15 | 14 | 17 |
| 7. Нічого не стримує | 5 | 11 | 10 | 12 |

Сформовано на основі даних [7]

Структура впливу чинників, що спричиняють негативний вплив на будівництво інженерних споруд дорожнього господарства, наведена на рис.1.

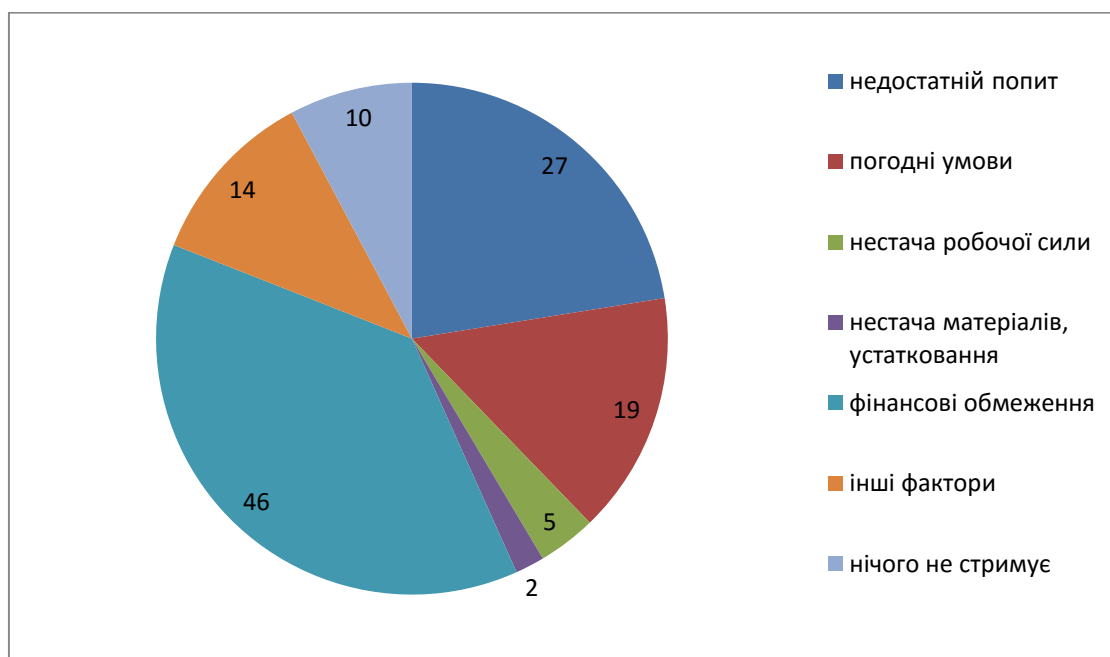


Рисунок. 1. Структура впливу чинників, що стримують будівництво споруд

Отже, можна стверджувати, що недостатнє фінансування є головним чинником стримання діяльності підприємств дорожньо-будівельного комплексу України.

Наступним чинником за силою впливу є недостатній попит. Дана ситуацію пояснюється тим, що на сьогодні вітчизняні підприємства дорожньо-будівельного комплексу на міжнародному ринку є неконкурентоспроможними і тому в Україні будівництво доріг, особливо міжнародного значення, виконують переважно іноземні компанії. Хоча, за оцінками експертів, вітчизняні підприємства дорожньо-будівельного

комплексу спроможні забезпечити належний рівень виконання своєї роботи, проте рівню закордонних компаній відповідають одиниці. Це підкреслює важливість питання підвищення конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства.

Для з'ясування причин виникнення цих негативних тенденцій визначимо чинники, які зумовлюють конкурентоспроможність підприємства. За твердженням Литвиненко О.Г., конкурентоспроможність підприємства – це комплексна властивість, що визначається сукупністю показників, на основі яких формуються переваги споживачів [8, с. 236].

Усі чинники, які впливають на конкурентоспроможність підприємства на мікрорівні (внутрішні) та макрорівні (зовнішні) зобразимо в табл. 2 [9, с. 32].

Таблиця 2

Система чинників конкурентоспроможності

| Чинники конкурентоспроможності підприємства | |
|---|--|
| Зовнішні | Внутрішні |
| Політична ситуація в державі | Система та методи управління фірмою |
| Економічні зв'язки | Рівень технологій процесу виробництва |
| Наявність конкурентів | Рівень організації процесу виробництва |
| Розміщення виробничих сил | Система довготермінового планування |
| Наявність сировинних ресурсів | Орієнтація на маркетингову концепцію |
| Законодавча база | Інноваційний характер виробництва |
| Концентрація виробництва | Ступінь задоволення додаткових потреб конкретного споживача |
| Загальний рівень техніки та технологій | Якість розробки з точки зору оптимальності показників надійності |

Дослідження чинників для підприємств дорожньо-будівельного комплексу виявило, що найвагомим зовнішнім чинником, який визначає конкурентоспроможність українських підприємств у порівнянні з іноземними компаніями, є вплив державної політики у сфері виконання дорожньо-будівельних робіт, а саме, процедура проведення тендерів (конкурсних торгів). А вже в ході проведення цієї процедури оцінюються ключові внутрішні чинники конкурентоспроможності підприємства. Отже, підтримка з боку держави є визначальним чинником для підвищення конкурентоспроможності підприємств дорожньо-будівельного комплексу.

Ще однією актуальною проблемою недостатньої конкурентоспроможності вітчизняних підприємств дорожнього господарства є застаріле обладнання/основні засоби. Застосування даного обладнання не забезпечує будівництво та ремонт автодоріг за інноваційними ефективними методиками та відчутно збільшує витрати на їх експлуатацію. Закордонні підприємства, на відміну від вітчизняних, використовують сучасну техніку та нові технології дорожньо-будівельних робіт, що забезпечують будівництво автодоріг з високим рівнем якості за менший час та з меншими витратами на експлуатацію. Таким чином, для вирішення цієї проблеми потрібно переймати досвід іноземних держав та залучати іноземні компанії для виконання підрядних робіт.

Висновки. Для вирішення основних проблем підвищення конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства, на наш погляд, потрібно: збільшити фінансування підприємств дорожнього господарства шляхом залучення механізму державно-приватного партнерства; вивчати та впроваджувати закордонний досвід щодо фінансування й технологій будівництва і ремонту автодоріг; сприяти науково-технічним розробкам щодо формування сучасної

нормативної бази в дорожньому будівництві; застосовувати новітні розробки та сучасну техніку при виконанні дорожніх робіт; запровадити нові механізми контролю за якістю дорожніх робіт та підтримки якісного техніко-експлуатаційного стану протягом життєвого циклу автодороги. Такий комплексний підхід до вирішення проблем дорожнього господарства дозволить оновити основні фонди підприємств дорожньо-будівельного комплексу і, відповідно, підвищить їх конкурентоспроможність як на українському ринку, так і за кордоном. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року передбачає вирішення частини з цих проблем, але цей процес знаходиться на початковому етапі та є підґрунтям для подальших досліджень.

Використана література

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р « Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>
3. Володимир Омелян представив Національну транспортну стратегію до 2030 року «DriveUkraine 2030». / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29923.html>
4. Рогатинський, Р.М., Ковальчик О.А. Особливості економічних відносин в галузі дорожнього господарства України / Матеріали V міжнародної науково-методичної конференції форуму молодих економістів-кібернетиків «Моделювання економіки: проблеми, тенденції, досвід» (вересень 2015 р., м. Вінниця).
5. Рогатинський, Р.М., Ковальчик О.А. Чинники впливу на ефективність функціонування підприємств дорожньо-будівельного комплексу України / Матеріали IX Міжнародної науково-методичної інтернет-конференції форуму молодих економістів-кібернетиків «Моделювання економіки: проблеми, тенденції, досвід» (30 жовтня 2018 р., м. Львів).
6. Сервіс для визначення кодів видів економічної діяльності на офіційному сайті Державної служби статистики України. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/42/KVED10_42.html
7. Офіційний сайт Державної служби статистики України. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
8. Литвиненко, О.Г. Оцінка конкурентоспроможності підприємства: кваліметричний підхід [Текст] / О.Г. Литвиненко // Бюлетень міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2011. – № 1 (4). – С. 235 – 240.
9. Должанський, І.З. Конкурентоспроможність підприємства: навчальний посібник [Текст] / І.З. Должанський, Т.О. Загорна. – Київ: Центр навчальної літератури, 2006. – 384 с.

Отримано 11.10.2018

УДК 331.103.3

Костянтин ЗЕЛЕНСЬКИЙ; Людмила СТЕЛЬМАЩУК

**Гусятинський коледж Тернопільського національного технічного
університету імені Івана Пулюя, Гусятин, Україна**

НОРМУВАННЯ ПРАЦІ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРАЦІВНИКА В СИСТЕМІ ОСВІТИ

Резюме. Проведено аналіз різновидів нормативів методичної, наукової й організаційно-виховної роботи педагогічних і науково-педагогічних працівників та критеріїв їх оцінювання. Запропоновано для підвищення конкурентоспроможності навчального закладу та конкурентоспроможності педагогічних і