

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 338.47:332.142.2

*Ільченко С.В.,
д.е.н., старший науковий співробітник,
провідний науковий співробітник,
Познанська І.В.,
к.е.н., старший науковий співробітник,
старший науковий співробітник,
Інститут проблем ринку та економіко-
екологічних досліджень НАН України*

ПРИНЦИПИ ОЦІНЮВАННЯ СТУПЕНЯ АСИМЕТРІЇ СВІТОВИХ РИНКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Постановка проблеми. Одним з ключових пріоритетів укріплення позицій держави на світових ринках у переважній більшості розглядається розвиток транспортної сфери, ступінь її ефективності та залучення у процеси обміну. Вся сукупність економічних відносин, які складаються між виробниками та користувачами транспортних послуг у процесі цього обміну, визначається фактичною матеріальною базою контрагентів й потенціалом її розвитку. Значиму роль у побудові взаємин відіграє інституціональна компонента - доцільність, адекватність, ефективність її функціонування та горизонти перспектив розвитку.

Неоднорідність світового ринку транспортних послуг, як і вторинність попиту на них – фактори, які формують архітектуру сфери транспорту у глобальних масштабах. У даному контексті важливим є наявність вантажної бази, її доступність, платоспроможний попит користувачів, рівень диференціації зон виробництва та користування. Саме останньому слід надати особливої уваги у контексті цієї роботи, оскільки побудова моделі, за допомогою якої можливі визначення та оцінка рівня диференціації у межах системи, є найбільш складною з багатьох причин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливість цієї проблеми підкреслюється багатьма дослідниками, оскільки наявність диференціації елементів – невід’ємна ознака будь-якої системи. Більш того, високий рівень диференціації виступає базовим фактором диспропорційності розвитку всієї системи, внаслідок порушення певного балансу (інакше кажучи, набуття стану асиметрії).

Визначення ступеня асиметрії з точки зору різних сфер економіки суспільства – стосовно регіонального розвитку, функціонування товарних ринків, дисбаланс на рівні підприємств певної сфери тощо, - запроваджені багатьма дослідниками [4; 8; 9]. Наприклад, детальний аналіз регіонального сталого розвитку з урахуванням диспропорційності виконано Вахович І. М. та Табаловою О. Є. [12] – представниками Луцької наукової школи. Ними розроблено типологію регіональних асиметрій сталого розвитку, визначено передумови виникнення регіональних асиметрій, запропонована методика діагностики регіональних асиметрій сталого розвитку та розроблено прогнозну модель регіональних асиметрій сталого розвитку, як інструмент стимулювання розвитку проблемних регіонів.

Деякі науковці доходять висновку, що концепція «пропорційного розвитку регіонів» зазнала змін, оскільки в умовах посилення глобалізації світового господарства «бунт» багатих регіонів проти бідних є неминучим, а відтак про пропорційне зростання в сучасних умовах не може бути й мови. Натомість загроза розвалу національних держав підштовхує постіндустріальні країни та їх інтеграційні угруповання до більш рішучих дій щодо уникнення процесу регіональної маргіналізації через створення нових механізмів та інструментів регулювання регіональної конвергенції. Виявлення асиметрії економічного розвитку стало при цьому найважливішою основою модернізації регіональної політики [17, с. 306].

Незважаючи на практичну відсутність досліджень по визначенню ступеня асиметричного розвитку транспортних ринків, існує невеличка кількість робіт, які присвячені цим питанням, їх автори пропонують своє бачення вирішення проблем по нівелюванню різких дисбалансів розвитку ринків транспортних послуг. Таким прикладом є робота науковця Одеської наукової школи транспортників [5], який дослідив матеріальні, інформаційні та фінансові потоки у виробничо-транспортних системах та визначив рівноважні стани цих систем в умовах інформаційної симетрії та асиметрії.

Вирішення питань подолання асиметрії є метою дослідників різних наукових шкіл [1-3; 6; 12; 15; 16-18]. Те ж стосується й проблем оцінювання майна [14; 20], де дослідники пропонують різні методології, включаючи основні принципи їх побудови. Проблеми подолання асиметричного розвитку на продовольчих ринках є пріоритетним напрямком досліджень та пропозицій Одеської наукової школи. Проте, проблеми оцінки ступеня асиметрії ринків транспортних послуг ускладнені мультиплікативним ефектом, тому визначення суто транспортної складової у комплексі загально регіональних, є завданням підвищеної складності.

Постановка завдання. Мета статті - побудова теоретичних положень щодо визначення та обґрунтування необхідності враховувати основні принципи, на основі яких має проводитися оцінювання ступеня асиметрії ринків транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Під час вирішення проблем розвитку регіонів важливо враховувати факт сконцентрованості ресурсів на певній території, тобто наявність вираженого їх локального характеру. У той же час, знаходження оптимального збалансованого розвитку транспортних ринків передбачає врахування просторового фактору, приймаючи до уваги мережевий характер транспортної системи, у тому числі тієї, що включена у різні територіально-виробничі комплекси.

Надання транспортних послуг, їх обсяг та якість визначаються факторами, які, у свою чергу, формують цей ринок. Співвідношення «попит-пропозиція», ековимоги, соціальне навантаження на підприємства, вантажна база, законодавчо-правове поле, стан інфраструктури, якість та кількість рухомого складу тощо, формують умови, в яких здійснюється робота транспорту. Ступінь збалансованості всіх факторів буде впливати на якість транспортної продукції. Можливість оцінки цього ступеня, вплив кожного з них на загальний процес виробництва, визначення причин дисбалансу всього процесу, його оцінювання та надання рекомендацій по зниженню ступеня розшарування - достатньо складне завдання, комплексне, яке залежить від багатьох непередбачуваних факторів. Тим не менш, проведення такого оцінювання необхідне й здійсненне. При цьому важливо притримуватися певних принципів, які нададуть процесу риси якості, достовірності, надійності.

Стосовно асиметрії, можливо виникнення певних протиріч. Так стається у разі відсутності чіткого розподілення завдань, які висуваються перед дослідником. Почнемо із визначення того, що саме розглядається у якості асиметрії, й що мається на увазі під цим явищем.

Визначення цього поняття має певну історію і певні наслідки. Із сприйняття асиметрії як фізичного явища до визначення та оцінювання асиметрії на рівні економічних й соціальних систем. У будь-якому випадку сутність цього поняття має розглядатися у різних площинах, що у свою чергу впливатиме на формування методологічного базису для подальших дій.

З одного боку, можливо розглядати асиметрію як відхилення від деякої середньої у той чи інший бік, тобто відсутність співмірності, з іншого – як варіативність, яка виникає або проявляється під час будь-яких змін або перетворень. Спираючись на останнє, слід зупинитися на основних принципах здійснення оцінки ступеня асиметрії ринків транспортних послуг. Перш за все таких, які є базовими з точки зору якості та ґрунтовності оцінювання.

На рис. 1 подане графічне уявлення щодо цього переліку.

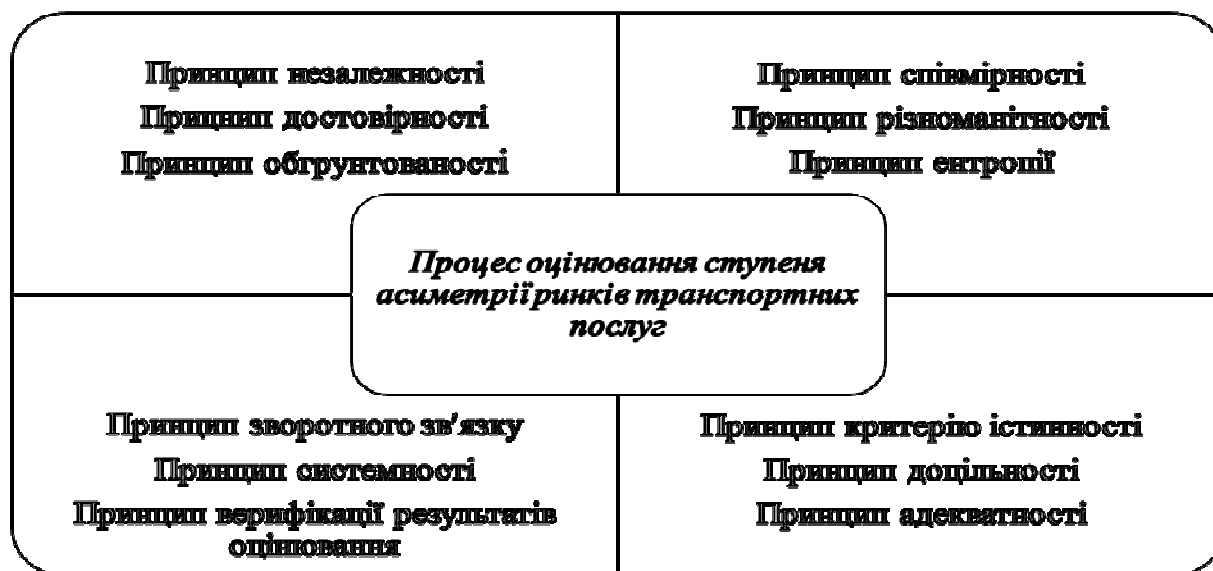


Рис. 1. Ключові принципи оцінювання ступеня асиметрії

Джерело: розробка авторів

Вибір формату цієї схеми у вигляді формування чотирьох блоків не передбачає розгляд цього переліку у якості деякої системи. З нашої точки зору, таке поєднання акцентує увагу на наявності певного об'єднуючого підґрунтя для цих груп (або блоків). Оскільки визначення цього переліку у якості системи, між іншим, потребує наявності ієрархічно структурованих рівнів, поєднаних прямими та зворотними зв'язками, з можливістю такої системи самоорганізуватися, нами була відкинута ідея формування переліку у якості системи. А формат запропонованого лише підкреслює важливість врахування сформульованих принципів як базових елементів у процесі оцінювання асиметричного стану ринків транспортних послуг.

Принцип незалежності

Особа, яка приймає рішення, спираючись на отримані результати оцінювання, має бути впевнена у максимальній незалежності, відсутності особистісного впливу та врахування вподобань дослідника під час проведення дослідження. Цей принцип подано самим першим, він передує наступному принципу достовірності, враховуючи його важливість.

Принцип достовірності

Іманентною властивістю ринків транспортних послуг є наявність асиметрії взаємозв'язків, що пов'язано перш за все із відсутністю повного обсягу інформації, яка необхідна для злагодженої роботи контрагентів ринку. Спроби провести вимірювання ступеня або рівня цієї диспропорційності передбачає наявність у дослідника певного базису даних, який апріорі повинен бути максимально інформативним і враховувати інтереси обох сторін транзакції. Тобто за відсутності такої можливості постає питання істинності, а також надійності отриманих оцінок. Й хоча достовірність може бути сприйнята як впевненість у правильності проведеного оцінювання досліджуваного явища, у більшості випадків залишається елемент невизначеності завдяки відсутності повного вичерпного обсягу інформації.

Принцип співмірності

Знаходження будь-якого ринку у стані асиметрії саме по собі передбачає відсутність збалансованості процесів та їх пропорційності. Розуміння співмірності може бути двояким: з одного боку, це пропорційність та симетрія всередині самого досліджуваного об'єкта, з іншого – по відношенню до зовнішніх процесів чи об'єктів. Функціональна залежність транспортних систем від ступеня розвитку всієї економіки, відповідно досліджуваним рівням, національної, регіональної або світової [13], вимагає дотримання принципу співмірності у процесі дослідження цих рівнів. Тобто, проводячи дослідження стану транспортної системи окремого регіону та ступеня її збалансованості, потрібно чітко притримуватися саме цієї ланки дослідження. Мається на увазі співставлення даних саме цього рівня дослідження. Також й у самій досліджуваній групі можуть існувати підгрупи, які відрізняються або характеристиками, або трендами, які є протиріччям цілій групі. Співмірність показників також передбачає неприпустимість використання шкал різної розмірності під час проведення внутрішньогрупових операцій. Складності можуть виникати під час співставлення у процесі оцінювання різномірних об'єктів (ступінь насиченості території транспортними шляхами, рівень забезпеченості регіону транспортними засобами, платоспроможний попит, рівень розвитку виробничої бази тощо). В цьому випадку має забезпечуватися максимальна ідентичність методик, тобто й шкали однакової розмірності й принципи, за якими проводиться оцінювання значень показників.

Принцип різноманітності

Проведення оцінки ступеня асиметрії вимагає такого підходу, який буде враховувати різні сфери діяльності на ринку транспортних послуг, а також різні функціонально залежні сектори. Наявність різноманіття якостей, можливість проводити взаємозалежні та взаємодоповнюючі дослідження, які враховують зв'язок характеристик, зрозумілі та вимірювані, є критерієм їх повноти та достатності для формування адекватного уявлення про дійсний стан досліджуваного об'єкта.

Принцип обґрунтованості

Мета здійснення будь-якого дослідження повинна підтримуватися певним підґрунтям необхідності свого проведення. Наскільки ці підстави є переконливими та несуперечливими, настільки оцінювання вважається необхідним та таким, що відповідає істині [11; 19]. Якщо говоримо про ринок транспортних послуг як систему елементів (або процесів), дотримання цього принципу вимагає, з одного боку, дій по обґрунтуванню доцільності проведення досліджень, їх значущість, вартість, корисність, перспективність тощо, з іншого боку, більш вагомо дотримуватися цього принципу при викладенні результатів. Принцип обґрунтованості навантажує потенційні результати якостями істинності, доцільності, логічності, несуперечності, достеменності.

Принцип зворотного зв'язку

Відокремимо цей принцип як один з найважливіших. Наявність зворотних зв'язків притаманна лише відкритим системам, які схильні до розвитку, трансформацій, самоорганізацій [10]. Врахування цього принципу обумовлене його здатністю впливати на всю систему оцінювання загалом через її контролювання, та підвищувати якість процесу оцінювання. Проведення процедури оцінки по виявленню відхилень від стану симетрії передбачає врахування такого типу зв'язку, оскільки майже всі зрушення керуючих параметрів можуть призвести до настання критичного стану системи та

збільшення рівня її асиметрії до моменту повного хаосу. Під час проведення дослідження, важливо звертати увагу не лише на статично отримані дані (перш за все, на основі статистичного матеріалу), але й прораховувати поведінку системи у динаміці, з моделюванням її реакцій на варіанти змін у керуючих параметрах (перш за все, пов'язаних із зовнішнім середовищем), враховуючи часову компоненту, підтримуючи зворотний зв'язок із отриманими результатами оцінювання. Загалом цей принцип є фундаментальним у теорії систем, його ігнорування суттєво знизить якість проведеного дослідження щодо поведінки таких складних утворень, як ринки транспортних послуг.

Принцип доцільності

В широкому сенсі це потреба у співмірності отриманих результатів встановленим завданням, але практично ми маємо інструмент корегування при вирішенні оптимізаційних завдань по зменшенню ступеня асиметрії ринку. Це може бути економічна доцільність, яка передбачає співставлення мети оцінки економічному ефекту від отримання результату. Або екологічна доцільність – висуваючи у якості пріоритету екологічну складову як критерій якості системи, вимірюючи ступінь асиметричного стану через її розвиток. Те ж саме стосується соціальної, правової тощо. На наш погляд, проведення оцінювання як комплексного завдання передбачає врахування усіх вхідних параметрів, усіх умов функціонування системи.

Принцип верифікації результатів оцінювання

Зрозуміло, що саме цей принцип є умовою та підґрунтям забезпечення науковості проведення якісного оцінювання. Співставлення теоретично отриманих показників з фактичними даними, здійснення опитувань населення та проведення експертного оцінювання дає можливість визначити, як узгоджуються розраховані значення показників з емпіричними даними. Особливо важливим це стає під час формування моделей поведінки системи у часі та просторі, оскільки будь-яка сама якісна модель є лише штучною копією процесу або системи. Враховуючи певну непередбачуваність поведінки такої системи у часі, доцільно мати можливість проводити паралельну верифікацію отриманих результатів.

Принцип ентропії

Функціонування системи відбувається в певних умовах, у певному просторі та у певному проміжку часу [7; 9]. Ці три характеристики формують систему координат досліджуваної моделі. Для своєї життєздатності система повинна підтримувати значення змінних у певних проміжках, які задані зовнішніми та внутрішніми умовами функціонування. Але можливість зберігати цей статус деякий термін, ігноруючи процеси внутрішнього накопичення критичної маси показників діяльності системи, які є її протиріччям, ведуть до збільшення рівня ентропії, й загалом до руйнування всієї системи. Слід під час здійснення оцінки ступеня асиметричного розвитку певну увагу концентрувати на вимірюванню ступеня напруженості системи через показники ентропії або негентропії, враховуючи тезу про неможливість довгострокового існування у межах замкнених або ізольованих систем.

Принцип системності

Оцінювання таких утворень, як ринки транспортних послуг, передбачає ставлення до них, як систем найвищого рівня складності. Тому, як і будь-якій системі, їм притаманні й певні властивості – багаторівневність (ієрархічність), наявність зв'язків – прямих та зворотних, здійснення внутрішніх процесів, наявність вхідних та вихідних потоків. Звідси й певні функції, які вони виконують як система – синергії, емерджентності, надійності, цілісності, адаптивності, еквіфінальності, самоорганізації тощо. Відокремлюючи принцип системності як один з ключових, робимо акцент на важливості здійснення оцінки ринку як такого, що потребує підходів з урахуванням усіх особливостей та складностей цієї системи.

Принцип адекватності

Оскільки будь-яке оцінювання – це штучно створена система індикаторів, показників, критеріїв, шкал, тобто дуже різних інструментів, а визначення рівня асиметрії проводиться через моделювання об'єкта дослідження, ступінь адекватності їх застосування в тій чи іншій ситуації має бути відображена ступенем близькості до фактичних даних. Тобто, маємо стверджувати, що оцінка є адекватною, якщо при збереженні закономірностей, які склалися, величина(и), яка моделюється та оцінюється, попадає в інтервал, який створений верхньою та нижньою межами прогнозу оцінювання.

Принцип критерію істинності

Проведення якісного дослідження передбачає врахування цього критерію. Не будемо зупинятись на класичних філософських підходах, які розглядають у якості таких критеріїв непротиріччя, виразність та простоту, логічність, відповідність фундаментальним законам тощо. На наш погляд, критеріями істинності можуть виступати відсутність хибних або викривлених даних, тобто адекватність дійсності, об'єктивність виконаних досліджень та доказовість отриманих результатів. Але найбільш показовим має виступати критерій практичного врахування оціночних процедур. Саме таке відношення об'єднує всі вищеперераховані підходи, дає змогу проводити оптимізаційні програми по скороченню рівня диспропорційного розвитку з урахування системи можливих зворотних зв'язків.

Висновки з проведеного дослідження. Підсумовуючи, можемо стверджувати, що асиметричне функціонування ринків транспортних послуг представляє собою властивість, притаманну

будь-якій системі, яка розвивається. Тим не менш ступінь цієї асиметрії є важливим показником життєздатності такої системи. Проведення процедури оцінювання у напрямку визначення величини відхилення від співвідношення «симетрія-асиметрія» безумовно важлива процедура, оскільки результати такої оцінки повинні бути вхідними параметрами для здійснення заходів по зменшенню ступеня відхилення від стану симетрії (приймаючи до уваги той факт, що не завжди механічне згладжування ступеню асиметрії має впевнено бажаний позитивний ефект на стан всієї системи). Крім того, відсутність формалізованих інструментів позбавляє можливості прийняття адекватних обставинам та ефективних управлінських рішень. Підґрунтям проведення оцінювання є система принципів, яка взаємоу'язує властивості системи, виявляючи спільні закономірності. Врахування запропонованого переліку принципів дозволить ефективно вирішити поставлені завдання.

Система принципів оцінювання формує один з елементів методологічного підходу до всієї системи оцінювання ступеню асиметрії ринків. Її врахування є підґрунтям до подальших досліджень у цьому напрямку.

Бібліографічний список

1. Божидарнік Н.В. Регіональна асиметрія в глобальній економіці (теоретичний аспект) / Н.В. Божидарнік // Зб. наук. праць Інституту світової економіки і міжнародних відносин НАН України [відп. ред. В.Є. Новицький]. - К. : ІСЕМВ НАНУ, 2005. - Вип. 44. – С. 59-72.
2. Вахович І.М. Сутність асиметрії регіонального розвитку / І.М. Вахович, І.М. Лакатош // Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент» : [зб. наук. пр.]. – Луцьк, 2008. - № 5 (18). - Ч. 1. – С. 61-66.
3. Вейль Г. Симметрия / Г. Вейль ; [пер. с англ. под ред. Б.А. Розенфельда]. - М. : Изд-во ЛКИ, 2007. – 192 с.
4. Гребенкин А.С. Асимметрия развития регионов: факторы возникновения и регулирование / А.С. Гребенкин, Д.Ф. Скрипнюк // Налоги, Инвестиции, Капитал. – 2005. – № 1–3. – С. 182-189.
5. Кобець В.М. Рівновага логістичної системи при горизонтальній інтеграції учасників в умовах інформаційної асиметрії / В.М. Кобець // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем : [зб. наук. праць]. – Одеса, 2005. - Вип. 9. – С. 83-101.
6. Колчак В.А. Соціально-економічні асиметрії регіонального розвитку України (сутність і шляхи подолання) / В.А. Колчак // Вісник університету банківської справи НБУ. – Київ, 2012. – № 1 (13). – С. 14.
7. Маторин С.И. Анализ и моделирование бизнес-систем: системологическая объектно-ориентированная технология : [монография] / С.И. Маторин ; [под ред. М.Ф. Бондаренко]. – Х. : ХНУРЭ, 2002. – 322 с.
8. Минакир П.А. Мнимые и реальные диспропорции экономического пространства / П.А. Минакир // Пространственная экономика. - 2008. – № 4. - С. 5-18.
9. Організація та проектування логістичних систем / [за ред. М.П. Денисенка, П.Р. Лековця, Л.І. Михайлової]. – К. : Центр учб. літ., 2010. – 336 с.
10. Пшинько А.Н. Повышение уровня системности экономики – основной путь выхода из кризиса / А.Н. Пшинько, В.В. Мямлин, С.В. Мямлин // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – 2011. – Вип. 36. – С. 275-283.
11. Современный философский словарь / [Под ред. Т. Керимов]. - М. : Академический проспект, 2015. – 824 с.
12. Табалова О.Є. Регіональні асиметрії сталого розвитку України: діагностика та механізми вирівнювання : [монографія] / О.Є. Табалова, І.М. Вахович. – Луцьк : Друкарня «Волиньполіграф» ТМ, 2013. – 344 с.
13. Устойчивое развитие предприятия, региона, общества: инновационные подходы к обеспечению : [монография] / [под общ. ред. О.В. Прокопенко]. – Польша : «Drukarnia i Studio Graficzne Omnidium», 2014. – 474 с.
14. Уткина М.А. Как организовать систему оценки / М.А. Уткина // Справочник кадровика. – 2009. – № 8. – С. 103-106.
15. Фінансово-економічні механізми інноваційно-інвестиційного розвитку України : [колективна наукова монографія] / [Кириченко О.А., Єрохін С.А. та ін. ; за наук. ред. д.е.н., проф. О.А. Кириченко]. – К. : Національна академія управління, 2008. – 252 с.
16. Хассуна Б. Оценка асимметрии инновационного развития Европейского Союза / Б. Хассуна / Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. – 2012. – № 2 (53). – С. 54-58.
17. Чужиков В.І. Територіальна асиметрія в Європі: моделювання для України / В.І. Чужиков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.univ.rzeszow.pl/ekonomia/Zeszyt8/22_czuzikow_ukraina.pdf.
18. Шкалаберда Я.Л. Асимметрия информации в рыночной системе хозяйствования / Я.Л. Шкалаберда. – М., 2007. – 31 с.

19. Экономико-социологический словарь / [Под общ. ред. Г.Н. Соколовой]. - М. : «Беларуская навука», 2013. – 615 с.
20. Trifonov N. Business Valuation in Emerging Market // The First Int. Conf. on Business Valuation, (Jan. 24 – 25, 2008). – Thailand, Bangkok: Thai Appraisal Foundation, 2008. – P. 8-9.

References

1. Bozhydarnik, N.V. (2005), "Regional asymmetry in global economy: teoretical aspect", *Zb. nauk. prats Instytutu svitovoi ekonomiky i mizhnarodnykh vidnosyn NAN Ukrainy*, ISEMV NANU, Kyiv, Ukraine, Iss. 44, pp. 59-72.
2. Vakhovych, I.M. and Lakatosh, I.M. (2008), "The core of regional development's asymmetry", *Ekonomichni nauky. Seriia "Ekonomika ta menedzhment"*: [zb. nauk. pr.], no. 5 (18), pp. 61-66.
3. Veil, G. (2007), *Simmetriia* [Symmetry], Translated by Rozenfeld B.A., Izd-vo LKI, Moscow, Russia, 192 p.
4. Grebenkin, A.S. and Skripniuk, D.F. (2005), "Asymmetry of region development: factors of appearance and regulation", *Nalogi, Investitsii, Kapital*, no. 1–3, pp. 182-189.
5. Kobets, V.M. (2005), "The equilibrium of logistic system in the presence of horizontal integration of the participants under information asymmetry", *Metody ta zasoby upravlinnia rozvytkom transportnykh system*: [zb. nauk. pr.], Odesa, Ukraine, Iss. 9, pp. 83-101.
6. Kolchikov, V.A. (2010), "Social-economy asymmetry of the regional development of Ukraine", *Visnyk universytetu bankivskoi spravy NBU*, Kyiv, Ukraine, no. 1 (13), pp. 14.
7. Matorin, S.I. (2002), *Analiz i modelirovanie biznes-sistem: sistemologicheskaia obektno-orientovannaia tekhnologija* [Analysis and modeling the business-systems: systemological object-oriented technology], monograph, KhNURE, Kharkov, Ukraine, 322 p.
8. Minakir, P.A. (2008), "Imaginary and realy dispoportions of economic space", *Prostranstvennaia ekonomika*, no. 4. pp. 5-18.
9. Denysenko, M.P., Lekovets, P.R. and Mykhailova, L.I. (2010), *Orhanizatsiia ta proektuvannia lohistychnykh system* [Organization and projecting of logistics systems], Tsentr uchbovoi literatury, Kyiv, Ukraine, 336 p.
10. Pshinko, A.N., Miamlin, V.V. and Miamlin, S.V. (2011), "Rise of level in the systemacy of economy – the main way out of the crisis", *Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu im. akad. V. Lazariana*, Iss. 36, pp. 275-283.
11. Kerimov, T. (2015), *Sovremennyi filosofskiy slovar* [Modern philosophical dictionary], Akademicheskii prospekt, Moscow, Russia, 824 p.
12. Tabalova, O.Ye. and Vakhovych, I.M. (2013), *Rehionalni asymetrii staloho rozvytku Ukrainy: diahnostyka ta mekhanizmy vyrivniuvannia* [Regional asymmetry of the sustainable development of Ukraine: diagnosis and equalization mechanisms], monograph, Drukarnia "Volynpolihraf" TM, Lutsk, Ukraine, 344 p.
13. Prokopenko, O.V. (2014), *Ustoychevoe razvitie predpriatiia, regiona, obshchestva: innovatsionnye podkhody* [Sustainable development of enterprisess, regions, siciety: innovative approaches], monograph, Drukarnia i Studio Graficzne Omnidium, Poland, 474 p.
14. Utkina, M.A. (2009), "How to organaize the system of estimation", *Spravochnik kadrovika*, no. 8, pp. 103-106.
15. Kyrychenko, O.A., Yerokhin, S.A. et al. (2008), *Finansovo-ekonomichni mekhanizmy innovatsiino-investytsiinoho rozvytku Ukrainy* [Financial and economical mechanisms of innovational and investment development of Ukraine], monograph, Natsionalna akademiiia upravlinnia, Kyiv, Ukraine, 252 p.
16. Khassuna, B. (2012), "The estimation of the asymmetry of the innovation development of European Union", *Naukovyi visnyk Poltavskoho universytetu ekonomiky i torhivli*, no. 2 (53), pp. 54-58.
17. Chuzhykov, V.I. (2016), "Territorial asymmetry in Europe: modeling for Ukraine", available at: http://www.univ.rzeszow.pl/-ekonomia/Zeszyt8/22_czuzikow_ukraina.pdf (access date September 20, 2016).
18. Shkalaberda, Ya.L. (2007), *Asimetriia informatsii v rynochnoy srede khoziaystvovaniia* [The asymmetry of information in the marketing system of management], Moscow, Russia, 31 p.
19. Sokolova, G.N. (2010), *Ekonomiko-sotsiologicheskii slovar* [Economic and sociological dictionary], Belaruskaia navuka, Minsk, Belarus, 615 p.
20. Trifonov, N. (2008), *Business Valuation in Emerging Market*. In: The First Int. Conf. on Business Valuation, Jan. 24–25, Bangkok, Thailand, pp. 8-9.

Ільченко С.В., Познанська І.В. ПРИНЦИПИ ОЦІНЮВАННЯ СТУПЕНЯ АСИМЕТРІЇ СВІТОВИХ РИНКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Мета - побудова теоретичних положень щодо визначення та обґрунтування необхідності враховувати основні принципи, на основі яких має проводитися оцінювання ступеня асиметрії ринків транспортних послуг.

Методика дослідження. Теоретичним та методологічним підґрунтям дослідження є наукові праці вчених-економістів та фахівців сфери транспорту, які досліджували проблеми, пов'язані із процедурою оцінювання

ступеня диспропорційності розитку складних систем. При дослідженні визначених метою завдань було застосовано комплекс філософських, загальнонаукових та спеціальних методів, зокрема: у межах порівняльного аналізу та синтезу проведено узагальнення існуючих підходів та визначень асиметрії як явища, яке потребує корегування; метод аналогії, абстрагування та конкретизації – в аналізі підходів до оцінки та вибору пріоритетних варіантів формування переліку принципів; метод групування та порівняння – для побудови переліку найбільш вагомих та дієвих принципів, які доцільно застосовувати під час здійснення процедури оцінювання; системний підхід, методи індукції, дедукції та обґрунтування – для формування висновків та рекомендацій.

Результати. Запропоновано аналіз підходів до визначення поняття «асиметрія ринків транспортних послуг». Досліджено динаміку здійснення наукових робіт у цьому напрямку з уточненням певних ділянок, які було недостатньо проаналізовано, що послужило приводом для концентрування уваги саме на цих напрямках економічної діяльності. Обґрунтовано доцільність формалізації підходів до проведення оцінювання ступеню асиметрії ринків транспортних послуг. Проаналізовано та сформульовано необхідність застосування системи принципів як елементу методологічного апарату комплексного дослідження цього явища.

Наукова новизна. Вперше розроблено ґрунтовний перелік принципів, який є необхідним та достатнім для проведення процедури оцінювання асиметрії ринків транспортних послуг. Застосування цього переліку забезпечить можливість сформувати якісну методіку щодо здійснення такого оцінювання, з подальшою можливістю подолання або корегування ступеня асиметричного розитку світових ринків транспортних послуг.

Практична значущість. Запропоновані підходи до процесу оцінювання ступеня асиметрії ринків транспортних послуг нададуть змогу підвищити якість та надійність оцінки. Враховуючи ступінь невизначеності зовнішнього середовища, у першу чергу, функціонування, або виживання, підприємств транспорту, використання таких підходів може послужити підґрунтям для більш зважених та прорахованих рішень.

Ключові слова: ринок транспортних послуг, асиметрія ринків, принципи оцінювання, транспортна система.

Ilchenko S.V., Poznanska I.V. ESTIMATION PRINCIPLES OF THE LEVEL OF TRANSPORT SERVICES INTERNATIONAL MARKET'S ASYMMETRY

Purpose is to build a theoretical propositions concerning the definition and justification of the necessity to consider the basic principles on which the assessment is conducted degree of asymmetry of the transport market.

Methodology of research. Theoretical and methodological basis of research are scientific works of economists and experts of transport sphere, which examined the problems associated with the procedure of estimation of the degree of disproportionality development of complex systems. In order to study specific problems, complex philosophical, scientific and special methods were used, including: in the framework of a comparative analysis, and synthesis fulfilled a generalization of existing approaches and definitions of asymmetry as a phenomenon that needs to be corrected; method of analogy, abstraction and concretization – for the analysis of approaches to the estimation and selection of priority options for the formation of a set of principles; grouping and comparison method - to construct a list of the most powerful and effective principles that should be used in the implementation of evaluation procedures; systematic approach, methods of induction, deduction and justification - for the formation of conclusions and recommendations.

Findings. Is proposed analysis of approaches to the definition of "asymmetry in the transport market". Study the dynamics of realization of scientific work in this direction with the specification of certain areas that were not analyzed what was the reason for concentrating attention on those areas of economic activity. The expediency of formalization approaches to evaluating the degree of asymmetry of the transport market. Analyzed and articulated the need for a system of principles methodological apparatus as part of a comprehensive study of this phenomenon.

Originality. For the first time it is developed a reasonable set of principles that is necessary and sufficient to carry out the transport services market asymmetry assessment procedures. Use of this list will provide an opportunity to generate high-quality methodology for carrying out the estimation, with the subsequent possibility of overcoming, or adjustment, the degree of asymmetric development of the world market of transport services.

Practical value. The approaches to the evaluation process the degree of asymmetry of the transport market give an opportunity to improve the quality and reliability assessment. Taking into account the uncertainty of the environment, first of all operation, or survival, transport enterprises, using such approaches can be a sufficient ground for more measured and calculated decisions.

Key words: market of transport services, asymmetry of markets, the principles of evaluation, transport system.

Ильченко С.В., Познанская И.В. ПРИНЦИПЫ ОЦЕНИВАНИЯ СТЕПЕНИ АСИММЕТРИИ МИРОВЫХ РЫНКОВ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Цель - построение теоретических положений по определению и обоснованию необходимости учета основных принципов, на основании которых должна проводиться оценка степени асимметрии рынков транспортных услуг.

Методика исследования. Теоретической и методологической основой исследования являются научные труды ученых-экономистов и специалистов сферы транспорта, которые исследовали проблемы, связанные с процедурой оценивания степени диспропорциональности развития сложных систем. При исследовании определенных целью задач был использован комплекс философских, общенаучных и специальных методов, а именно: в рамках сравнительного анализа и синтеза выполнено обобщение существующих подходов и определений асимметрии как явления, которое нуждается в корректировке; метод аналогии, абстрагирования и конкретизации – при анализе подходов к оцениванию и выборе приоритетных вариантов формирования перечня принципов; метод группирования и сравнения – для построения перечня наиболее весомых и действенных принципов, которые целесообразно использовать при осуществлении процедуры оценивания; системный подход, методы индукции, дедукции и обоснования – для формирования выводов и рекомендаций.

Результаты. Предложен анализ подходов к определению понятия «асимметрия рынков транспортных услуг». Исследована динамика проведения научных работ в этом направлении с уточнением определенных участков, которые были недостаточно проанализированы, что послужило поводом для концентрации внимания

именно на этих направлениях экономической деятельности. Обосновано целесообразность формализации подходов к проведению оценки степени асимметрии рынков транспортных услуг. Проанализирована и сформулирована необходимость применения системы принципов как элемента методологического аппарата комплексного исследования этого явления.

Научная новизна. Впервые разработан обоснованный перечень принципов, который является необходимым и достаточным для проведения процедуры оценки асимметрии рынков транспортных услуг. Применение этого перечня предоставит возможность сформировать качественную методику для осуществления такого оценивания, с последующей возможностью преодоления, или корректировки, степени асимметричного развития мировых рынков транспортных услуг.

Практическая значимость. Предложенные подходы к процессу оценки степени асимметрии рынков транспортных услуг предоставят возможность повысить качество и надежность оценки. Учитывая степень неопределенности внешней среды, в первую очередь, функционирования, или выживания, предприятий транспорта, использование таких подходов может послужить основой для более взвешенных и просчитанных решений.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, асимметрия рынков, принципы оценивания, транспортная система.