

яку валізу слід вийняти з гри та відкрити, ведучий пропонує йому гроші в обмін на зупинку гри. Торгівля супроводжується запитанням: «Угода чи Домовились?». Отже, учасник гри має вибір: ризикнути і продовжити гру, відкривши наступну валізу, або не ризикувати і брати гроші. Структура телевізійної гри дозволяє економістам вивчити вплив нещодавнього рішення гравця на його чи її наступний вибір: ризикувати чи ні в наступному раунді. Аналіз ігор показав, що суб'єкти справді готові піти на ризик, демонструючи ефект розриву, якщо вони випадково відкликають максимальний виграш з гри шляхом успішного вилучення мінімальних виграшів.

Річард Докінз [2] припустив існування стабільної в еволюційному відношенні поведінки більшості, яка постійно перевірялася еволюцією, а тому є оптимальною в цих умовах навколишнього середовища. Еволюційно стабільна стратегія є стратегією, яка спрямовує більшість населення і перевершує всі інші альтернативні стратегії, тобто з еволюційної точки зору певною поведінкою може оволодіти більшість – це краще, ніж його альтернативи. Як результат, рішення слідувати більшості можна вважати раціональним рішенням. Максимізація власної вигоди та «конформізм» – єдині справжні стратегії, які дозволяють вижити. Виявляється, що автоматична конформність, будучи ефективною стратегією на етапі природного відбору, може зіграти злий жарт і призвести до несподіваних наслідків функціонування людини в сучасному суспільстві.

Таким чином, народження нового аналітичного напрямку, який став відомий як поведінкова економіка, справедливо вважається однією з найцікавіших та найважливіших подій у розвитку економіки останніх десятиліть. Його становлення як самостійної субдисципліни, сформованої на стику економічних та психологічних досліджень.

Список використаних джерел

1. Chamberlin E. The Theory of Monopolistic Competition: A Reorientation of the Theory of Value / E. Chamberlin. – Cambridge, MA: Harvard University Press, 1962. – 396 p.
2. Талер Р. Експериментальна та поведінкова економіка. Як емоції впливають на економічні рішення / Р. Талер. – 2018. – 464 с.
3. Докінз Р. Наука для душі. Нотатки раціоналіста / Р. Докінз. – 2019. – 384 с.

Обруч Г., к.е.н., доц.

Український державний університет залізничного транспорту

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ДИСБАЛАНСІВ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ СВІТОВИХ ТРЕНДІВ ЗРОСТАННЯ ГАЛУЗІ

Стан, у якому опинилося стратегічно значуще для соціально-економічного зростання України, підприємство – АТ «Укрзалізниця», наразі не дозволяє останньому в повній мірі виконувати покладені на нього завдання. В останні роки підприємства залізничного транспорту втрачають свою провізні спроможності і не здатні повноцінно задовольнити зростаючий попит на транспортні послуги. Обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом за 2010-2020 рр. скоротилися на 29,4 % з 432,5 до 305,5 млн т відповідно. Пасажирські перевезення за період 2010-2019 рр. скоротилися на 63,4 % з 427,2 до 154,8 млн пас у 2019 р. У свою чергу у 2020 р. обсяг перевезених пасажирів досягнув критичної межі у 68,3 млн пас, скоротившись на 84,0 % порівняно з 2010 р. Рівень зносу рухомого складу, який є визначальним елементом для забезпечення ефективної роботи залізничної галузі, перевищує 90 %, досягаючи для окремих видів рухомого складу 100 %. Поряд з цим наростає і протяжність колії, що потребує реконструювання та капітального ремонту: станом на кінець 2020 р. 6428,3 км головних колій і 1874,6 км станційних і спеціальних колій потребували капітального ремонту, а 2717,0 км – здійснення робіт з реконструкції залізничного полотна. Втрата технічного та технологічного потенціалу залізничної галузі супроводжується скороченням кадрового складу, зокрема за рахунок зниження питомої ваги професіоналів-залізничників у загальній кількості працівників, що набуває вкрай загрозливого характеру для стабільного функціонування підприємств залізничного транспорту.

Отже, на сьогоднішній день слід констатувати розбалансованість системи управління галуззю і посилення вразливості підприємств залізничного транспорту до викликів середовища їх функціонування. Відтак поглиблення внутрішніх проблем розвитку підприємств залізничного транспорту не лише обмежує їх потенціал щодо стабільного функціонування, але й посилює невідповідність тенденцій розвитку вітчизняних підприємств залізничного транспорту світовим стандартам зростання залізничної галузі. Останнє знаходить відображення в наростанні дисбалансів функціонування підприємств залізничного транспорту України за напрямками розвитку послуг, інноваційної та інвестиційної діяльності і розвитку компетенцій персоналу.

Так, до ключових дисбалансів розвитку послуг підприємств залізничного транспорту відносяться: дисбаланс між світовими та національними стандартами надання послуг підприємств залізничного транспорту; дисбаланс між ринковим попитом та пропозицією послуг підприємств залізничного транспорту; дисбаланс між вимогами споживачів до якості послуг залізничного транспорту і рівнем їх задоволення підприємствами залізничного транспорту; дисбаланс між вимогами клієнтів до функціоналу сервісного обслуговування і його якістю на підприємствах залізничного транспорту; дисбаланс між організаційно-ресурсними критеріями розвитку послуг і наявними можливостями підприємств залізничного транспорту.

Важливого значення в аспекті поширення процесів цифровізації галузі набуває врахування дисбалансів розвитку інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту, основними з яких є: дисбаланс між світовими вимогами до рівня екологічності рухомого складу і пріоритетами вітчизняних підприємств залізничного транспорту щодо його оновлення; дисбаланс між тенденцією нарощення попиту на залізничні перевезення і технічною спроможністю підприємств залізничного транспорту щодо їх забезпечення; дисбаланс між світовими імперативами і вітчизняними пріоритетами інноваційно-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Щодо дисбалансів розвитку інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту, слід акцентувати увагу на таких основних із них: дисбаланс між інвестиційними потребами підприємств залізничного транспорту і наявними фінансовими можливостями; дисбаланс у структурі інвестування підприємств залізничного транспорту; дисбаланс між світовими трендами інвестування і застосовуваними підприємствами залізничного транспорту інструментарієм активізації інвестиційної діяльності; дисбаланс інтересів стейкхолдерів при реалізації спільних інвестиційних проєктів розвитку підприємств залізничного транспорту.

Серед дисбалансів розвитку компетенцій персоналу підприємств залізничного транспорту виділено: дисбаланс між структурою та обсягом пропозиції на ринку праці і реальним кадровим попитом; дисбаланс між вимогами бізнес-середовища розвитку підприємств залізничного транспорту і змістом та складом професійних компетенцій; дисбаланс доцільності реалізації економічних і соціальних та екологічних програм розвитку підприємств залізничного транспорту; дисбаланс між особистісними мотивами розвитку персоналу і системою мотивації на підприємствах залізничного транспорту.

Зважаючи на комплексність проблем розвитку підприємств залізничного транспорту і загалом дисбалансованість та невідповідність діючої системи управління галуззю світовим трендам зростання залізничних компаній, доцільним є розроблення підходу до забезпечення розвитку підприємств галузі, що надасть змогу нівелювати дисбаланси функціонування підприємств залізничного транспорту і ґрунтовно підійти до вибору інструментів їх сталого зростання. У цьому аспекті науковий та практичний інтерес представляє підхід, в основу якого покладено мультиплікативні властивості цифровізації. Останні знаходять відображення у можливості досягнення економічних, соціальних та екологічних ефектів функціонування підприємств залізничного транспорту і досягнення їх сталого розвитку за рахунок інтеграції доповненого реального та віртуального бізнес-середовища функціонування підприємств галузі і застосування цифрових інструментів трансформації їх бізнес-моделі та бізнес-процесів.