

цінні папери, а також банкрутство Northern Rock (Великобританія, іпотечний банк).

Першою жертвою світової кризи в Україні (зменшення фінансування, особливо довгострокового) став будівельний сектор національної економіки. Знижуються ціни на нерухомість, в першу чергу житлову, особливо це відчутно в доларовому еквіваленті, в порівнянні з цінами кінця 2007 р. Значно зменшилась кількість бажаючих отримати іпотечні кредити.

Проте, слід зазначити, що зменшення кількості наданих іпотечних кредитів на протязі 2008-2010 рр. має не іпотечні внутрішньоукраїнські або зовнішні причини, оскільки:

- найбільший показник частки сукупного національного обсягу портфеля іпотечних кредитів у ВВП становив до кризи не більше 8-10%, у країнах Західної Європи цей показник перевищував 30%, а США – 40%;

- вимоги до отримання іпотечних кредитів не знижувались як США, а перебували на досить високому рівні навіть у тих банків які при наданні кредиту враховували "ліві доходи";

- коефіцієнт LTV перебував у межах 50-75%, а не 60-100% (США, Західна Європа);

- плата за користування кредитом була на порядок вищою, в іноземній валюті в середньому в межах 9-15%, у США та Західній Європі відповідно 6-7%;

- ринок іпотечних цінних паперів перебував в зародковому стані;

- відсоток неповернення кредитів перебував на низькому рівні;

- кредитування відбувалось не за рахунок рефінансування;

- тощо [3].

Таким чином, причини зменшення темпів розвитку іпотеки в Україні знаходяться зовсім в інших площинах: політичній, соціальній, психологічній тощо, що не є темами нашої роботи.

На 1 жовтня 2010р. на іпотечному ринку України склалась така ситуація:

1. На іпотечному ринку свою діяльність здійснює не більше 30-33 банків (переважна більшість з іноземним капіталом).

2. Основною валютою кредиту виступає гривня (плата за користування кредитом в якій перебуває в

середньому в межах 17-31%), в іноземній валюті кредити не надаються.

3. Термін кредитування від 1 до 20 років (на вторинному на 20 видає тільки 9 комерційних банків, а на первинному ринку 6).

4. Перший внесок в середньому 30-50% [3].

5. Кредити на купівлю житла на первинному ринку видаються лише в тих випадках, якщо будинок вже зданий в експлуатацію або банк у який звернулися кредитує будівництво.

6. Підвищились вимоги до позичальників, їх кредитото- та платоспроможності, враховується тільки офіційна зарплата без "лівих доходів", тощо.

7. Збільшилась кількість відмов в наданні кредиту, їх кількість стала більшою ніж погоджень.

Отже, іпотечне кредитування навіть в умовах кризи продовжує повільно, але все ж таки розвиватись, хоча з погіршенням загальноекономічної ситуації, зменшення доходів населення, зниженням курсу національної грошової одиниці, тощо, зменшилась кількість бажаючих звернутися за кредитом, при цьому набагато важче стало його отримати. Зазначимо також, що в Україні скоріш за все не повториться американський чи європейський сценарій чи/або прояви кризи, оскільки відсутні аналогічні (тотожні) передумови і в нашій країні існують своєрідні національні особливості економіки загалом та іпотечної системи зокрема, лише відмітимо, що в зв'язку з кризою повністю зупинився розвиток іпотечного рефінансування, тобто іпотечного ринку, а причиною подальшого зниження темпів розвитку іпотеки в Україні будуть внутрішні фактори, такі як зменшення кількості депозитів (бо у населення знизилась довіра до банківської системи), а довгострокові, не тільки іпотечні кредити, в докризовий період фінансувались, в основному, за рахунок короткострокових депозитів і т.д. і т.п.

1. Косарева Н. Ипотечный кризис в США: причины и уроки для России [Электронный ресурс] / Н.Косарева, А.Туманов. – Режим досту-

пу: <http://www.rusipoteka.ru/publications/fondregor-1.htm>. – Назва з екрана.

2. Копейкин А.Б. Страхование кредитных рисков при ипотечном жилищном кредитовании (страхование ипотечных рисков) [Текст]: [монография] / А.Б. Копейкин, Н.Н. Рогожина. – М.: Фонд "Институт экономики

города", 2004. – 79с. 3. Рейтинги ипотечных кредитов, первичный рынок, вторичный рынок, ремонт в кредит [Электронный ресурс] // "Prostobank.ua": путівник у світі особистих фінансів: [сайт]. – Режим

доступу: http://www.prostobank.ua/zhile_v_kredit/rejtingi. – Назва з екрана.

Надійшла до редколегії 12.01.12

УДК 368:338.5

Ю. Пасенченко, канд. фіз.-мат. наук, доц. (Національний техніч. ун-т України "КПІ"),
Р. Абдураманов, асп. (Національний техніч. ун-т України "КПІ")

ОСОБЛИВОСТІ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ЗГІДНО ДОГОВОРІВ ОСЦПВВНТЗ НА РИНКУ УКРАЇНИ

У даній статті описані результати аналізу дійсної, до 27 серпня 2010 року, системи ціноутворення згідно договорів обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності на ринку України. За результатами аналізу було виділено основні недоліки системи коригуючих коефіцієнтів та запропоновано ряд заходів для підвищення адекватності тарифної політики.

Ключові слова: тарифна політика, система коригуючих коефіцієнтів, одно факторний аналіз, принцип страхової еквівалентності.

В даній статтє описаны результаты анализа действующей, до 27 августа 2010 года, системы ценообразования по договорам обязательного страхования автогражданской ответственности на рынке Украины. По результатам анализа были выделены основные недостатки системы корректирующих коэффициентов и предложен ряд мер для повышения адекватности тарифной политики.

Ключевые слова: тарифная политика, система корректирующих коэффициентов, однофакторный анализ, принцип страховой эквивалентности.

This article describes the results of analysis of the pricing system valid till August 27, 2010, according to the policies of mandatory third party liability insurance in Ukraine. According to the results of analysis there have been singled out the main drawbacks of the structure of the correction factors and offered a number of measures to improve the adequacy of tariff policy.

Keywords: rate-making, adjustment coefficients system, one-way analysis, the principle of equivalence.

З 1 січня 2005 року набув чинності закон "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідаль-

ності власників наземних транспортних засобів" (далі – ОСЦПВВНТЗ) [4], що регламентує страхування діяль-

ність на території України у рамках даного виду страхування. У законі, крім опису правових норм, що регламентують взаємовідносини всіх учасників у межах даного виду страхування, описана тарифна політика, згідно з якою має здійснюватися продаж полісів страхування страховими компаніями. Система ціноутворення складається із базованого платежу (середня ціна страхового полісу) та системи коригуючих коефіцієнтів, що повинна адекватно оцінювати рівень ризику, який приймається страховою компанією на страхування. Таким чином, на необхідну величину премій, що має покрити майбутні збитки по страховим випадкам та забезпечити платоспроможність страхової компанії, значно впливає як базовий платіж, так і система коригуючих коефіцієнтів. Беручи до уваги важливість даного виду страхування як економіко-соціального інструменту захисту громадян, з'являється необхідність у своєчасному аналізі адекватності розміру базового страхового платежу, структури та значень коригуючих коефіцієнтів, а також зміни відповідних показників.

Беручи до уваги економічні та соціальні тенденції розвитку сучасних ринків, проблема адекватної оцінки нетто-премій стає все більш гострою. Дана проблематика привертає до себе увагу багатьох учених, зокрема в роботах Д. Андерсон, М. Дену, А. Кукуш, М. Пупашенко, Л. Стефан, Дж. Дхайне, Р. Коенкер, Дж. Бассет, П. Хабер, К. Лоїтмаранта, Дж. Якобсон, Х. Лонк та ін. Практичні аспекти застосування теоретичних моделей на практиці, добре описані в роботах: Т. Мак, А. Кудрявцев, В. Базилевич, О. Черняк, П. МакКаллаф, П. Нелдера, С. Кравець та ін.

На момент проведення аналізу, діюча тарифна політика згідно договорів ОСЦПВВНТЗ, була незмінна з моменту набуття чинності закону про даний вид страхування. До кінця 2008 року стало очевидно, що існуюча система ціноутворення з ОСЦПВВНТЗ вже не відображає зміни останніх років, що мали місце як у економіці в цілому, так і у соціальній сфері зокрема. Основною ціллю даної статті є актуарний аналіз [2; 1] адекватності існуючої тарифної політики згідно договорів ОСЦПВВНТЗ, виявлення недоліків та пропозиція ряду заходів щодо покращення якості даного інструменту соціального захисту громадян.

До кінця 2008 року, для крупних страхових компаній стало очевидно, що існуюча тарифна політика з ОСЦПВВНТЗ, є незбалансованою відносно структури та значень коригуючих коефіцієнтів. Це мало прояв у значимій флуктуації показника страхової збитковості у розрізі основних факторів ризику, що брали участь у розрахунку страхового платежу. Інакше кажучи, структура та значення корегуючих коефіцієнтів не адекватно оцінювали ризик, що приймався страховою компанією на страхування, тим самим недооцінюючи чи переоцінюючи страховий платіж. Також даний факт призводив до нерівномірного розподілу ризиків між страховими компаніями. Найбільш сильно нерівномірний розподіл ризиків на собі відчули невеликі страхові компанії, що працювали у частині регіонів України, та спеціалізувалися на окремих підгрупах страхових ризиків. Для деяких страхових компаній такий нерівномірний розподіл ризиків закінчився банкрутством. Крупні страхові компанії перекривали недооцінку ризику в одних сегментах, за рахунок переоцінки ризиків у інших. Це їм вдавалось до тих пір, поки відношення частки збиткових та прибуткових сегментів, дозволяло збалансувати портфель ризиків ОСЦПВВНТЗ в цілому. Слід відзначити, що це продовжувалось досить довго та згідно з думкою авторів, пов'язано з великим запасам, що були передбачені у розмірі базового платежу. Навіть після усвідомлення

страхової компанії про збитковість даного виду страхування, компанія не квапилася припинити власну діяльність у даному напрямку, так як даний вид страхування є інструментом для першого контакту зі страхувальником, що є потенційним клієнтом страхової компанії по іншим видам страхування. Але, не дивлячись на запас у розмірі базового страхового платежу з ОСЦПВВНТЗ, інфляційний процес та кризи 2008 року, було повністю нівельовано можливість покривати збиткові сегменти за рахунок прибуткових сегментів. Уже на початку 2009 року страхові компанії, що використовували актуарні методи для аналізу власних портфелів, почали самостійно змінювати значення коригуючих коефіцієнтів у межах встановленої законодавством "вилки" для ряду таких показників, аби збалансувати свої портфелі ризиків по договорам ОСЦПВВНТЗ.

З іншого боку, такі фактори як інфляція та девальвація національної валюти, у зв'язку з кризою 2008 року, формально зменшили ліміти відповідальності страхових компаній згідно договорів ОСЦПВВНТЗ. Рівень середньої виплати по страховим випадкам стрімко зростає, і випадки, коли страхові компанії застосовували обмеження витрат потерпілому, посилюючись на ліміт відповідальності, стали частішими. Звичайно, частка таких випадків у портфелі страхових випадків на момент проведення аналізу по ОСЦПВВНТЗ була не така велика, проте ймовірність настання такого випадку збільшилась, а значить зменшився рівень соціального захисту громадян за рахунок такого інструменту. На жаль, культура страхування у наших громадян тільки почала формуватися, але з кожним роком помітно зростає свідомий інтерес до інструменту страхування, як по відношенню до захисту власного майна, так і у відношенні страхування відповідальності по захисту інтересів третіх осіб. Таким чином, у додаток до запитання про адекватність діючої тарифної політики по договорам ОСЦПВВНТЗ, додалось питання про достатність рівня захисту громадян.

Не секрет, що за рівнем розвитку страхової діяльності у нашій країні, ми відстаємо від Росії, і тим більш від європейських країн. Очевидно, що ми ще не готові до європейських норм страхування, становлення яких у Європі зайняло десятки років. Звичайно ж, ми не повинні повторювати "помилки", через які пройшли наші західні сусіди на етапі розвитку страхової діяльності та формуванню страхової культури у власних громадян. Проте, ми не повинні забувати про те, що неможна просто перенести європейський досвід на нашу країну без попередньої підготовки, яка може тривати роки. На прикладі Росії можливо чітко прослідкувати розвиток ОСЦПВВНТЗ та його становлення, як зі сторони державного регулювання даного виду страхування, так і зі сторони цивільної позиції. Важливим зауваженням у рамках даної статті на прикладі Росії є частота своєчасного регулювання тарифної політики по договорам ОСЦПВВНТЗ. На сьогодні у Росії діють тарифи, що були затверджені постановою РФ від 10 березня 2009 року [5]. Це не перше регулювання тарифної політики у Росії з автоцивільної відповідальності. На даний момент вже активно обговорюються зміни у тарифній політиці, що торкнуться ряду коригуючих коефіцієнтів вже у 2011 році [7].

На початку 2009 року, моторне (транспортне) страхове бюро України (далі МТСБУ) [6], створило робочу групу, ціллю якої був аналіз адекватності діючої тарифної політики у відношенні договорів ОСЦПВВНТЗ, а також визначення нового значення базового платежу, структури та значення коригуючих коефіцієнтів. У дану робочу групу увійшли представники МТСБУ, страхових організа-

цій, спеціалізованих спільнот та страхових компаній, що займаються актуарним аналізом страхової діяльності.

Базою для аналізу стали узагальнені статистичні дані МТСБУ по всім страховим компаніям учасникам ринку, що займаються страхуванням по договорам ОСЦПВВНТЗ. Узгодивши з керівництвом МТСБУ, авторами статті був проведений альтернативний аналіз адекватності діючої тарифної політики по договорам ОСЦПВВНТЗ та розрахунок значення нового базового платежу, структури та значень коригуючих коефіцієнтів. Отримані результати були використані у діючих (нових) тарифах по договорам страхування ОСЦПВВНТЗ, що набули чинності з серпня 2010 року. У статті автори приводять результати аналізу адекватності діючої системи ціноутворення, з відповідними викладками отриманих результатів.

На жаль, на сьогодні на страховому ринку України тільки частина страхових компаній приділяє значну увагу якості ведення даних у інформаційних системах. На думку авторів це пояснюється причинами:

1. Відсутністю законодавчих норм відносно якості ведення інформаційних баз даних;
2. Відсутністю значних інвестицій, необхідних для створення і супроводу даних інформаційних систем;
3. Відсутністю спеціалістів (актуаріїв) у страхових компаніях, яким ці дані необхідні для аналізу.

Тому, дані, надані МТСБУ для аналізу, вимагали "чистки", як і будь-які інші емпіричні дані. Процедура "чистки" даних була розділена на кілька етапів:

1. Технічна обробка даних – із вибірки видалялись всі технічні помилки при введенні даних у базу даних, що не давали можливості ідентифікувати ключові параметри по договору;
2. Логічна обробка даних – в результаті чого відновилась частина відсутніх даних по непрямим ознакам;
3. Також, окремо аналізувались вибірки по договорам другого типу та короткостроковим угодам.

Підготовка даних подібним чином допомогла провести більш точний аналіз та уникнути неточностей.

Наступним етапом актуарного аналізу є розрахунок основних актуарних показників, таких як: актуарна збитковість, частота настання страхових випадків, середня зароблена премія та середній збиток. Основним критерієм розрахунку даних показників, і відповідно їх подальша коректна інтерпретація, є встановлення андеррайтерського та звітного періодів. Андеррайтерський період регламентує попадання у звіт даних із договору страхування відносно дати початку його дії, звітний період – відносно дати настання страхової події.

Для дослідження структури та значень коригуючих коефіцієнтів використовувався одно факторний аналіз у розрізі факторів ризику [3], що відповідають структурі коригуючих коефіцієнтів.

Основні висновки:

1. Тип транспортного засобу (ТЗ):

- Значну частку портфеля застать легкові ТЗ (близько 66%), серед них найбільш збитковими є ТЗ з об'ємом двигуна до 1600 кубічних сантиметрів (кв) та об'ємом двигуна 1600-2000 кв, з вагами у 38% та 13% відповідно. Легкові ТЗ з об'ємом двигуна 2000-3000 кв та більше 3000 кв мають меншу збитковість і складають у портфелі 15%. Порівнюючи рівень збитковості по кожному сегменту зі середнім показником по всьому портфелю, можна зробити однозначний висновок про те, що: значення коефіцієнтів по сегментам легкових ТЗ з об'ємом двигуна до 2000 кв явно недостатні, а значення коефіцієнтів по сегментам легкових ТЗ з об'ємом двигуна більш ніж 2000 кв явно завищені.

- По вантажним ТЗ та автобусам, частки яких складають відповідно 23% та 10%, рівень збитковості нижчий від середнього значення по портфелю в цілому, що говорить про завищення значень коефіцієнтів по даним сегментам загалом.

2. Територія переважного використання ТЗ:

- Найбільш за показником збитковості вибивається Київ, не дивлячись на те, що значення коефіцієнта і так найбільше в порівнянні з іншими територіями використання ТЗ, проте воно явно занижено. Така висока збитковість у Києві пояснюється високою частотою настання страхових випадків, більш ніж у два рази, ніж середнє значення по портфелю.

- Також, виділяється сегмент населених пунктів, з населенням менше 100 тис. чол. З більш низькою збитковістю. Але існує думка авторів про те, що є велика різниця у даному сегменті для населених пунктів, що являються містами "супутниками" великих міст, на зразок Київ, Харків, Дніпропетровськ, Донецьк та іншими містами із сегменту.

3. Сфера використання ТЗ:

- Існуюча структура не враховує таку сферу використання ТЗ як "Таксі". Більш того, на прикладі РФ, очевидно, що даний сегмент використання ТЗ є найбільш ризиковим і потребує окремого коригуючого коефіцієнта в існуючій структурі.

- У цілому, показник збитковості у сегменті юридичних осіб нижчий, ніж середнє значення портфеля. Це у свою чергу пояснюється переважним використанням вантажних ТЗ та автобусів, що спричиняє явну кореляцію між факторами ризику.

4. Водійський стаж:

- Сегмент водіїв, що мають водійський стаж більш ніж 10 років (третій тип полісу) має меншу збитковість ніж в цілому за портфелем, що говорить про значущість даного коефіцієнта.

- При наявності у списку водіїв ТЗ, водія з невеликим водійським стажем, страховику стає вигідніше взяти поліс першого типу, не втрачаючи у ціні та отримуючи право на керування ТЗ усіх водіїв на законних підставах. Тим самим є очевидною нестійкість структури коригуючих коефіцієнтів у даному випадку.

5. Кількість осіб, що мають право керувати ТЗ:

- Така опція активна лише при виборі третього типу полісу. На думку авторів, було б логічно спростити її. Наприклад, додати у структуру коригуючих коефіцієнтів показник, що залежить від віку водія (об'єднавши його з коефіцієнтом, який враховує водійський стаж, оскільки ці фактори корелюють між собою). Це дозволило б обирати максимальний коефіцієнт за водійським стажем та віком серед усіх водіїв, що мають право керувати ТЗ.

Доповнивши структуру та змінивши значення коригуючих коефіцієнтів відповідно до вищеперерахованих зауважень, портфель ризиків ОСЦПВВНТЗ буде збалансований. При чому, збалансований буде не тільки портфель ризиків на рівні України, але і на рівні страхових компаній, що має представництво лише у певних регіонах України або спеціалізується на окремих підгрупах ризиків ОСЦПВВНТЗ.

Аналіз адекватності розміру базового платежу, за умови, що портфель ризиків збалансований між однорідними сегментами, полягає у порівнянні розрахункової базової премії та поточної. У даному контексті розрахункова базова премія включає нетто-премію та навантаження.

1. Нетто-премія, зазвичай розраховується базуючись на принципі страхової еквівалентності та ризикової надбавки.

2. Розмір навантаження визначається таким чином, аби покрити витрати на ведення страхової діяльності.

Проте, при аналізі базового платежу, слід врахувати специфіку системи коригуючих коефіцієнтів. Наприклад, навіть збалансовану систему коригуючих коефіцієнтів можна змістити відносно базового платежу таким чином, щоб він виступав у якості ціни для сегменту з мінімальними ризиками. Відповідно, коригуючі коефіцієнти тільки б підвищували платіж, у залежності від ступеня ризику, як це передбачено у діючій системі тарифікації. Існуюче значення базового платежу, не дивлячись на власну значиму величину та систему коригуючих коефіцієнтів, було недостатнім для покриття портфельного ризику договорів ОСЦПВВНТЗ. Не дивлячись на те, що розмір діючого (нового) базового платежу знизився, з урахуванням діючої (нової) системи коригуючих коефіцієнтів, середній базовий платіж на ринку виріс на 50-55% за оцінками авторів. Це, за їх прогнозами має вирівняти ситуацію зі збитковістю виду ОСЦПВВНТЗ на строк до кінця 2011 року.

Проведений аналіз адекватності значення базового платежу, структури та значень коригуючих коефіцієнтів дозволяє дати вичерпну оцінку ситуації з ОСЦПВВНТЗ на ринку України. Беручи до уваги результати аналізу, можна чітко виокремити основні недоліки діючої тарифної політики з ОСЦПВВНТЗ та сформулювати заходи по їх ліквідації.

УДК 336.018

Крім того, можна говорити про необхідність періодичного аналізу такої політики та її своєчасної зміни.

1. Страхування: Підручник / [Базилевич В.Д. та ін. автори]; за ред. док. екон. наук, професор В.Д. Базилевича; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К.:Знання, 2008. – 1019 с. 2. Лемер Ж. Автомобильное страхование. Актуарные модели. / Лемер Ж. Перевод с английского языка В.К. Малиновского – М.: "Янус-К", 1998. – 319 с. 3. Теория вероятностей та математична статистика. Збірник задач: [навч. посібник] / [О.І. Черняк, О.М. Обушна, А.В. Ставицький]; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – 2-ге вид. – К.: Знання, КОО, 2002. – 199 с. 4. Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 1 липня 2004 р. №1961-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2005. – № 1. – ст.1 [зі змінами та доповненнями] [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [сайт]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>. – Назва з екрана. 5. Постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте, их структуры и порядка применения страховщиками при расчете страховой премии" от 08 декабря 2005 г. № 739 // "РГ" – Федеральный выпуск. – 2005. – № 3953 [в ред. Постановлений Правительства РФ от 21.06.2007 N 390, от 29.02.2008 N 130, от 10.03.2009 N 225] [Електронний ресурс] // Правительство России Федерации: [сайт]. – Режим доступа: <http://government.ru/gov/results/16643/>. – Название с экрана. 6. Офіційний сайт Моторне (транспортне) страхове бюро України [Електронний ресурс] // МТСБУ: [сайт]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.kiev.ua>. – Назва з екрана. 7. Официальный сайт российского союза автостраховщиков [Електронний ресурс] // РСА: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.autoins.ru>. – Название с экрана.

Надійшла до редколегії 12.01.12

М. Романюк, канд. екон. наук, доц. (КНУ імені Тараса Шевченка),
О. Добровенко, асп. (КНУ імені Тараса Шевченка)

ДЖЕРЕЛА КОНКУРЕНТНОЇ ПЕРЕВАГИ ФІРМИ – СТРУКТУРА ТА МЕТОДИ ВИЗНАЧЕННЯ

У статті розглядається конкурентна перевага та складові джерел її виникнення – ресурси, здібності та компетенції фірми, надана їх характеристика та структура. Систематизовані існуючі методи пошуку та аналізу джерел формування стійкої конкурентної переваги фірми.

Ключові слова: конкурентна перевага, ресурси фірми, здібності фірми, компетенція фірми.

В статье рассматривается конкурентное преимущество и компоненты источников ее возникновения – ресурсы, способности и компетенции фирмы, представлена их характеристика и структура. Систематизированы существующие методы поиска и анализа источников формирования устойчивого конкурентного преимущества фирмы.

Ключевые слова: конкурентное преимущество, ресурсы фирмы, способности фирмы, компетенция фирмы.

In the article is considered components of the competitive advantage sources – resources, capabilities and competences, their characteristic and structure is given. Existing search and analysis methods of the sustained competitive advantage sources of a firm are systematized.

Key words: competitive advantage, resources, capability, competence.

Основною задачею стратегічного управління є з'ясування природи, джерел та механізмів створення стійких конкурентних переваг, що забезпечують фірмам отримання економічних вигод, недоступних суперникам. Це має ключове значення для розуміння рушійних сил сучасного економічного зростання та усього громадського розвитку.

Основними авторами, які займаються проблемами дослідження конкурентної переваги та джерел її формування, є Б. Вернерфельт, К. Прахалад, Г. Хамел, М. Петераф, Дж. Барні, Р. Грант, Д. Коллиз. З точки зору динамічних здібностей цю тему активно досліджують Д. Тіс, С. Уінтер, Б. Когут, М. Субраманіам. Дослідженням проблем формування конкурентних переваг та їх систематизації присвячені роботи вітчизняних дослідників – Г.Л. Азова, Р.А. Фатхутдинова, В.І. Герасимчука, І.Л. Решетнікової, Є.М. Азарян, А.Е. Воронкової, В. Вовк, Ю. Ярошенко та інших.

Мета статті. Розглянути складові джерел формування конкурентної переваги – здібності та компетенції, дослідити та систематизувати сучасні методи пошуку та аналізу джерел формування стійкої конкурентної переваги фірми.

Ресурсна концепція теорії стратегічного управління визначає ієрархію чотирьох великих категорій ресурсів як потенційних джерел конкурентної переваги [8, с. 256]:

1. Матеріальні активи. Фізичні чинники виробництва, які споживаються для надання купівельної цінності (основні засоби виробництва, устаткування, земля, товарно-матеріальні запаси, будівлі тощо).

2. Нематеріальні активи. Фактори виробництва, які не можна побачити або доторкнутися, які роблять вклад в купівельну цінність без безпосереднього споживання (назви марок, патенти, корпоративну репутацію, авторське право тощо).

3. Організаційні потенційні можливості. Процеси та дії, які трансформують матеріальні і нематеріальні активи в товари і послуги.

4. Головні компетенції. Індивідуальні людські навички і талант, колективні організаційні можливості і навчання, які дозволяють фірмі організувати процеси та дії для трансформації матеріальних і нематеріальних активів в конкурентну особливу купівельну цінність.

Джерело конкурентної переваги фірми часто є багатofакторним та не може застосовуватися тільки до одного типу ресурсів. Швидше, це взаємодія цих чоти-