АНАЛІТИК
АУДИТОРСЬКА ФІРМА

ЕКОНОМІКА ФІНАНСИ ПРАВО

ЩОМІСЯЧНИЙ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 12/1'2020

(видається з 1994 року)

ISSN 2409-1944

[https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\)](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1))

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата з економічних і юридичних наук

Наказ Міністерства освіти і науки України від 02 липня 2020 р. № 886 (економічні науки).

Наказ Міністерства освіти і науки України від 24 вересня 2020 р. № 1188 (юридичні науки).

Рішення Аудиторської палати України від 21.12.2017 р. № 353/10 (облік та аудит).

Реєстраційне свідоцтво серії КВ № 21620-11520ПР від 12 жовтня 2015 р.

Журналу присвоєно міжнародний ідентифікаційний номер ISSN 2409-1944 та включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus.

Префікс doi журналу: 10.37634/efp.

2020 р.). Повний або частковий передрук матеріалів журналу допускається лише за згодою редакції.

Відповідальність за добір і викладення фактів несуть автори. За зміст та достовірність реклами несе відповідальність рекламодавець.

Підписано до друку 29.12.2020

Формат 60/84/8

Наклад – 250 прим.

Адреса редакції: 01001, м. Київ, вул. Хрещатик, 44

Телефони: (050) 735-43-41, (096) 221-88-61

Факс: (044) 278-05-88

E-mail: efp.redaktor@gmail.com

Сайт: www.efp.in.ua

Засновники:

Аудиторська фірма "Аналітик" спільно з Національною академією внутрішніх справ України

Статті обов'язково проходять

відбір, внутрішнє і зовнішнє рецензування

Рекомендовано до друку та до поширення через мережу Інтернет Вченою радою Національної академії внутрішніх справ України (Протокол № 23 від 15 грудня

Суб'єкт видавничої справи

© "Аналітик", 2020
© "Економіка. Фінанси. Право",
2020

Типографія: ТОВ "Міжнародний бізнес центр"

АНАЛІТИК
АУДИТОРСЬКА ФІРМА

ECONOMICS FINANCES LAW

MONTHLY INFORMATIONAL AND ANALYTICAL JOURNAL

№ 12/1'2020

(issued from 1994)

ISSN 2409-1944

[https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\)](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1))

Journal is included in the list of scientific professional editions of Ukraine, which can be published results of dissertations for the degree of doctor and candidate (PhD).

Order of Ministry of Education and Science of Ukraine of 02 July 2020 № 886 (economic sciences).

Order of Ministry of Education and Science of Ukraine on September 24, 2020 № 1188 (legal sciences).

Order of Audit Chamber of Ukraine on 21 December 2017 № 353/10 (accounting and audit).

Certificate of registration of a series of KV № 21620-11520PR dated October 12 2015.

Journal is awarded the international identification number ISSN 2409-1944 and included in the international Scientometrics base Index Copernicus.

Journal's doi: 10.37634/efp.

Founders:

Audit firm "Analitik" jointly with the National Academy of Internal Affairs of Ukraine

Articles must pass

selection, internal and external review

Recommended for publication and dissemination through the Internet by the Academic Council of the National Academy of Internal Affairs of Ukraine (Protocol № 23 dated December 15, 2020). Full or partial reprint of

the materials of the journal is allowed only with the consent of the editorial office.

The authors are responsible for the selection and presentation of the facts. The content and authenticity of the advertisement is the responsibility of the advertiser.

Signed for print 29.12.2020

Format 60/84/8

Publication – 250 copies

Address of the editorial office: 01001, Kyiv,
Khreshchatyk str., 44

Phones: (050) 735-43-41, (096) 221-88-61

Fax: (044) 278-05-88

E-mail: efp.redaktor@gmail.com

Web: www.efp.in.ua

*The subject of
publishing*

© "Analitik", 2020
© "Economics. Finances. Law",
2020

Typography: LLC "International Business
Center"

Головний редактор

Левченко Валентина Петрівна, д.е.н., член Ради нагляду за аудиторською діяльністю Органу суспільного нагляду за аудиторською діяльністю, директор ВПГО «Спілка аудиторів України»

Члени редакційної колегії з економічних наук:

Бойко Антон Олександрович, к.е.н., доцент кафедри економічної кібернетики, Сумський державний університет

Величко Олена Георгіївна, радник першого віце-прем'єр міністра України – Міністра економічного розвитку і торгівлі України

Вережубова Тетяна Анатоліївна, д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів, Білоруський державний економічний університет

Герасимович Анатолій Михайлович, д.е.н., професор, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана

Головач Тетяна Анатоліївна, д.е.н., професор, головний науковий співробітник Наукової лабораторії з проблем кримінальної поліції навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ, м. Київ

Евангелос Сіскос, д.е.н., професор, Університет Західної Македонії

Криштопа Ірина Ігорівна, д.е.н., професор, професор кафедри обліку і оподаткування Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана

Манцевич Юрій Миколайович, д.е.н., доцент, вчений секретар Державного підприємства «Науково-дослідний і проектний інститут містобудування»

Полякова Євгенія Сергіївна, к.е.н., доцент кафедри фінансів та банківської справи, проректор з науково-педагогічної роботи (навчальний процес) Вищого навчального закладу «Міжнародний технологічний університет «Миколаївська політехніка»

Потишняк Олена Миколаївна, д.е.н., професор, професор кафедри організації виробництва, бізнесу та менеджменту Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

Прухківський Володимир Геннадійович, д.е.н., професор, перший проректор Запорізького національного технічного університету

Ткаченко Сергій Анатолійович, д.е.н., професор, ректор Вищого навчального закладу «Міжнародний технологічний університет «Миколаївська політехніка», Академік Академії економічних наук України

Тринчук Віктор Вікторович, к.е.н., доцент кафедри туристичного та готельного бізнесу Національного університету харчових технологій

Чижевська Людмила Віталіївна, д.е.н., професор, професор кафедри обліку і аудиту Державного університету «Житомирська політехніка», академік Академії економічних наук України

Члени редакційної колегії з правових наук:

Балгимбекова Гульнара, к.ю.н., завідувач кафедри конституційного та міжнародного права, Карагандинський державний університет ім. Е.А. Букетова

Головач Володимир Володимирович, к.ю.н., голова правління ПрАТ «Аудиторська фірма "Аналітик"», Заслужений юрист України

Василинчук Віктор Іванович, д.ю.н., професор, професор кафедри оперативно-розшукової діяльності Національної академії внутрішніх справ, заслужений юрист України, полковник поліції

Глушков Валерій Олександрович, д.ю.н., проф., заслужений юрист України, академік Міжнародної академії безпеки та конфліктології

Константинов Сергій Федорович, д.ю.н., професор, завідувач кафедри адміністративної діяльності НАВС

Луць Володимир Васильович, д.ю.н., професор, заслужений діяч науки і техніки України, академік Національної академії правових наук України

Мусін Куат Саніязданович, к.ю.н., старший викладач кафедри конституційного та міжнародного права, Карагандинський державний університет ім. Е.А. Букетова

Озерський Ігор Володимирович, д.ю.н., професор, професор кафедри цивільного та кримінального права і процесу Чорноморський національний університет імені Петра Могили, академік Національної академії наук вищої освіти України

Фрицький Юрій Олегович, д.ю.н., професор, завідувач кафедри конституційного, адміністративного права та соціально-гуманітарних дисциплін, Інститут права та суспільних відносин Університету "Україна". Заслужений юрист України.

Яровий Анатолій Олександрович, к.ю.н., доцент, професор кафедри права публічного адміністрування Маріупольського державного університету, суддя у відставці

Відповідальний редактор: Поповецька-Демченко Леся Петрівна

Випусковий редактор: Туманян Анна Оганесівна

Editor-in-chief

Levchenko Valentyna Petrivna, Dr. Economics, member of the Supervisory Board for audit activity of the Authority public oversight for audit activity, Director of the All-Ukrainian Professional Non-Governmental Organization "Union of Auditors of Ukraine"

Members of the editorial board of Economic Sciences:

Boiko Anton Oleksandrovych, PhD Economics, Associate Professor of Economic Cybernetics Department, Sumy State University

Velychko Olena Heorhiivna, Advisor to the First Vice Prime Minister of Ukraine - Minister of Economic Development and Trade of Ukraine

Verezubova Tatyana Anatolevna, Dr. Economics, Professor, Head of the Department of Finances, Belarusian State Economic University

Evangelos Siskos, Dr. Economics, Professor, University of Western Macedonia

Herasymovych Anatolii Mykhailovych, Dr. Economics, Professor, Kyiv National Economic University after Vadym Hetman

Holovach Tetiana Anatoliivna, Dr. Economics, Professor, Chief Scientist of the Scientific Laboratory for Criminal Police of the Educational and Scientific Institute № 1 of the National Academy of Internal Affairs, Kyiv

Kryshchova Iryna Ihorivna, Dr. Economics, Professor, Professor of Accounting and Taxation Department, Kyiv National Economic University after Vadym Hetman

Mantsevych Yurii Mykolaiovych, Dr. Economics, Associate Professor, Scientific Secretary of the State Enterprise "Research and Design Institute of Urban Development"

Poliakova Yevheniia Serhiivna, PhD Economics, Associate Professor of Finances and Banking Department, vice-rector for scientific and pedagogical work, Higher Educational Institution «International Technology University "Mykolaiv Polytechnic"»

Potyshniak Olena Mykolaivna, Dr. Economics, Professor, Professor of the Production, Business and Management Department of the Kharkiv National Technical University of Agriculture after Petro Vasylenko

Prushkivskiy Volodymyr Hennadiiovych, Dr. Economics, Professor, First Vice-Rector of the Zaporizhia National Technical University

Tkachenko Serhii Anatoliiovych, Dr. Economics, Professor, Rector of the Higher Educational Institution «International Technology University "Mykolaiv Polytechnic"», Academician of Academy of Economic Sciences of Ukraine

Trynchuk Viktor Viktorovich, PhD Economics, Associate Professor of tourism and hotel business department, National University of Food Technology

Chyzhevska Liudmyla Vitaliivna, Dr. Economics, Professor, Professor of the Production, Professor of Accounting and Auditing Department, State University "Zhytomyr Polytechnic", Academician of the Academy of Economic Sciences of Ukraine

Members of the editorial board of Law Sciences:

Balгимбекова Gulnara, PhD Law, Head of the constitutional and international law department, Karagandy State University after E.A. Buketov.

Holovach Volodymyr Volodymyrovych, PhD Law, Head of the Board of the Audit Firm "Analitik", Honored Lawyer of Ukraine

Konstantinov Serhii Fedorovich, Dr. Law, Professor, Head of the Administrative Activity Department of the National Academy of Internal Affairs

Vasylynychuk Viktor Ivanovich, Dr. Law, Professor, Professor of the Operational and Investigating Department of the National Academy of Internal Affairs, Honored Lawyer of Ukraine, Colonel of the Police

Hlushkov Valerii Oleksandrovych, Dr. Law, Professor, Honored Lawyer of Ukraine, Academician of the International Security and Conflict Academy

Luts Volodymyr Vasylovych, Dr. Law, Professor, Honored Worker of Science and Technology of Ukraine, Academician of National Academy of Law Sciences of Ukraine

Musin Kuat Saniiyazdanovich, PhD Law, Senior Lecturer of the constitutional and international law department, Karagandy State University after E.A. Buketov.

Ozerskyi Ihor Volodymyrovych, Dr. Law, Professor, Professor of the Civil and Criminal Law and Process Department of Black Sea National University after Petro Mohyla, Academician of the National Academy of Sciences of Higher Education of Ukraine

Frytskyi Yuri Olehovych, Dr. Law, Professor, Head of the Constitutional, Administrative Law and Social and Humanitarian disciplines Department, Law and Public Relations Institute of the "Ukraine" University, Honored Lawyer of Ukraine

Yarovyi Anatolii Oleksandrovych, PhD Law, Professor of Law and Public Administration Department, Mariupol State University, retired judge

Managing editor: Popovetska-Demchenko Lesia Petrivna

Issue Editor: Tumanian Anna Ohanesivna

ЗМІСТ

В.В. ГУРАЛЬСЬКА, Г.І. ШАРКОВА, К.В. КОВТУНЕНКО. Конкурентоспроможність економіки України: які фактори заважають розвитку	5
Р.В. ХІНДЯК, А.С. ЗАВЕРБНИЙ. Актуальні проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах пандемії коронавірусу COVID-19	8
К.В. КОВТУНЕНКО, К.О. ЛИХАЩЕНКО, О.Д. БЄЛОБРОВ. Валютні послуги передових банків України для моряків	14
О.О. ОЛЕЙНИКОВА, М.О. ПАНЧЕНКО, Т.О. ГІНДА. Методичні аспекти оцінки конкурентоспроможності підприємства	19
М.В. ПОЛЕНКОВА. Тенденції розвитку сільськогосподарських підприємств, що спеціалізуються на рослинництві в Україні	24
Г.І. СВИДЛО. Використання статистичного інструментарію в обліку запасів підприємства	28
С.В. РОМАНЧУК. Розвиток річкових портів України	32

CONTENTS

V.V. HURALSKA, H.I. SHARKOVA, K.V. KOVTUNENKO. Competitiveness of Ukraine's economy: what factors interfere with its development	5
R.V. KHINDIAK, A.S. ZAVERBNIYI. Current problems and prospects of transport logistics development in the convenience of COVID-19 coronavirus pandemic	8
K.V. KOVTUNENKO, K.O. LYKHASHCHENKO, O.D. BIELOBROV. Foreign currency services of advanced banks of Ukraine for seamen	14
O.O. OLEINYKOVA, M.O. PANCHENKO, T.O. HINDA. Methodological aspects of evaluation of competitiveness of the enterprise	19
M.V. POLENKOVA. Trends of development of agricultural enterprises specializing in plant production in Ukraine	24
H.I. SVYDLO. Use of statistical tools in accounting inventories of the enterprise	28
S.V. ROMANCHUK. Development of river ports of Ukraine	32

ГУРАЛЬСЬКА
Вікторія Валентинівна
viktoria.gyralskaya@mzeid.in

ШАРКОВА
Ганна Іванівна
hanna.sharkova@mzeid.in

КОВТУНЕНКО
Ксенія Валеріївна
k.v.kovtunenکو@mzeid.in

студентка, Державний університет
"Одеська політехніка"

студентка, Державний університет
"Одеська політехніка"

д.е.н., професор, зав. кафедри,
Державний університет "Одеська
політехніка"

УДК 338

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ: ЯКІ ФАКТОРИ ЗАВАЖАЮТЬ РОЗВИТКУ

COMPETITIVENESS OF UKRAINE'S ECONOMY: WHAT FACTORS INTERFERE WITH ITS DEVELOPMENT

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).1](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).1)

HURALSKA Viktoriia Valentyinivna – student, State University "Odesa Polytechnic"

SHARKOVA Hanna Ivanivna – student, State University "Odesa Polytechnic"

KOVTUNENKO Kseniia Valeriivna – Doctor of Economics, Professor, Head of department, State University "Odesa Polytechnic"

У статті розглянуто стан сучасної економіки України, проаналізовано рівень конкурентоспроможності країни та її регіонів у світовому масштабі. Беруться до уваги стратегічні цілі та завдання державної регіональної політики в рамках ключового пріоритетного напрямку державної стратегії регіонального розвитку на віддалену перспективу. В умовах глобалізації перед Україною постає необхідність створення єдиної державної стратегії національної конкурентоспроможності. У зв'язку з цим необхідним є розгляд проблеми підвищення світового рейтингу України, зокрема для розробки стратегії розвитку, яка б враховувала існуючі проблеми і протиріччя та шляхи їх подолання.

* * *

В статье рассмотрено состояние современной экономики Украины, проанализирован уровень конкурентоспособности страны и ее регионов в мировом масштабе. Принимаются во внимание стратегические цели и задачи государственной региональной политики в рамках ключевого приоритетного направления государственной стратегии регионального развития на отдаленную перспективу. В условиях глобализации перед Украиной возникает необходимость создания единой государственной стратегии национальной конкурентоспособности. В связи с этим необходимо рассмотрение проблемы повышения мирового рейтинга Украины, в частности для разработки стратегии развития, которая бы учитывала существующие проблемы и противоречия, а также пути их преодоления.

* * *

Introduction. Today, the competitiveness of the national economy is one of the most influential concepts of development economics and practical policy, because it not only covers purely economic indicators, but also evaluates the economic results of non-economic phenomena important for stable growth, such as quality of political processes and governance, education, scientific base, rule of law, culture, value system, information structure. There are many scientific papers in the world that study the competitiveness of countries in the context of globalization. This problem was studied in detail by P. Krugman, E. Warner, J. Keynes, R. Barro, M. Porter, and J. Schumpeter. Despite such a large number of studies, the problems of forming the country's competitiveness still remain unsolved and not sufficiently substantiated.

The purpose of the paper is to analyze the level of competitiveness of the economy of Ukraine and its regions, to identify factors that hinder development.

Result. The key to Ukraine's high competitiveness at the international level is to increase the efficiency and productivity of the diversified national economy, which must be based on a strong technological, scientific and investment base. The current level of budget funding for education is devoid of investment, does not provide reliable development and modernization of education. Domestic business structures have not yet realized that investing in education is one of the most profitable areas of investment. The strategic task for Ukraine at the present stage should be the priority development of science and high technologies and active innovation policy. Innovation is the potential for economic growth.

Conclusion. Only through the intensification of economic activity will Ukraine be able to integrate into the world community, ensure the necessary level of economic security and well-being of citizens. To ensure competitiveness, it is necessary to reorient financial resources from current consumption to investment and direct investment activities to the formation of an efficient national economy, in particular, to innovate investments, intensify innovation as a priority component of socio-economic development strategy.

Ключові слова: конкурентоспроможність, перспектива, стратегія, економіка, розвиток, рейтинг, позиція, пріоритет, політика, криза, ціль, продукція, показник

Ключевые слова: конкурентоспособность, перспектива, стратегия, экономика, развитие, рейтинг, позиция, приоритет, политика, кризис, цель, продукция, показатель

Keywords: competitiveness, perspective, strategy, economy, development, rating, position, priority, policy, crisis, goal, product, indicator

ВСТУП

На сьогодні конкурентоспроможність національної економіки є однією з найбільш впливових концепцій економіки розвитку і практичної політики, адже вона не тільки охоплює суто економічні показники, але й оцінює економічні результати важливих для стабільного зростання неекономічних явищ, таких як якість політичних процесів і управління суспільством, рівень освіти, наукова база, верховенство закону, культура, система цінностей, інформаційна структура [1].

У світі існує багато наукових праць, які стосуються вивчення конкурентоспроможності країн в умовах глобалізації. Детально цю проблему вивчали П. Кругман, Е. Ворнер, Дж. Кейнс, Р. Барро, М. Портер, Й. Шумпетер. Серед вітчизняних дослідників цієї проблеми слід назвати О. Білоруса, В. Кременя, Ю. Полунєєва, Б. Гаврилишина, Л. Антонюка, С. Соколенка, Я. Жаліла та багатьох інших. Не дивлячись на таку велику кількість досліджень, проблеми формування конкурентоспроможності країни досі залишаються не розкритими та недостатньо обґрунтованими. М. Портер (один із кращих світових фахівців у сфері конкуренції) визначив головну й найважливішу умову конкурентоспроможності економіки – створювати цінності для цільової групи споживачів, яка обов'язково захоче їх придбати.

МЕТА роботи – проаналізувати рівень конкурентоспроможності економіки України та її регіонів, визначити фактори, які заважають розвитку.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною та інформаційною основою роботи є наукові праці, матеріали періодичних фахових та профільних видань, різноманітні ресурси Internet. У проведенні досліджень використано методи узагальнення, аналізу, системного підходу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Під конкурентоспроможністю країни розуміють здатність її економіки завойовувати, утримувати й розширювати певні сегменти на світових ринках, брати участь у міжнародній торгівлі, виробляти продукцію, що відповідає світовим зразкам, й отримувати від цього прибуток, який буде інвестований в економічний розвиток. Починаючи з 2004 р. Всесвітній економічний форум (ВЕФ) щороку опубліковує Індекс глобальної конкурентоспроможності. Даний індекс оцінює здатність країни забезпечити високий рівень добробуту громадян. Згідно зі щорічним звітом Всесвітнього економічного форуму Україна втратила дві позиції рейтингу і з 83-го місця у 2018 р. опустилася на 85 місце з 141 країни у 2019 р. Основний регрес зафіксований у сфері фінансових систем, в якій рейтинг України опустився на 19 позицій – до 136 місця й у сфері охорони здоров'я – на 9 позицій, до 101-го місця. Також незначно погіршилися показники впровадження ІКТ – із 77-го на 78-е місце, макроекономічної стабільності – зі 131-го на 133-е місце й інноваційних можливостей – з 58-го на 60-е місце. За обсягом внутрішнього ринку Україна зберегла колишню позицію – 47-е місце, а в інфраструктурі 57-е

місце [2].

У доповіді Всесвітнього економічного форуму рейтинг України враховує такі критерії: рівень державних інститутів; інфраструктура; рівень впровадження технологій; макроекономічна стабільність; рівень охорони здоров'я; рівень освіти; ринок товарів; ринок праці; фінансова система; обсяг ринку; динаміка бізнесу; здатність до інновацій [3].

За останні п'ять років економічна динаміка в Україні носила нерівномірний характер. У 2014–2015 рр. спостерігався масштабний спад економіки (падіння відповідно на 6,6 % і 9,8 %), який у 2016–2018 рр. змінився помірним відновлювальним зростанням. Таке масштабне падіння було зумовлено значним скороченням внутрішнього споживчого попиту в умовах девальвації гривні, високої інфляції й падіння реальних доходів населення, а також зниженням державних витрат на тлі падіння експортних надходжень. Активні військові дії на сході країни призвели до значного погіршення виробничого й експортного потенціалу (до кризи на Донецьку та Луганську області сукупно припадало близько 23 % промислового виробництва і 16 % ВВП України).

У 2020 р. було проведено дослідження окремих регіонів України за Індексом конкурентоспроможності. Дане дослідження здійснювалося Програмою USAID «Конкурентоспроможна економіка України» у партнерстві з «Інфо Сепієнс» та Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій, за підтримки Міністерства розвитку економіки, торгівлі й сільського господарства України. Результати дослідження показали, що найбільш сприятливий клімат для ведення бізнесу зосереджений у наступних містах: Хмельницький, Івано-Франківськ, Львів, Вінниця, Тернопіль та Чернігів, а такі міста, як Чернівці, Рівне, Київ, Одеса, Харків, Запоріжжя, Херсон, Дніпро увійшли до групи міст із середнім показником індексу конкурентоспроможності.

Беручи до уваги результати проведених досліджень, можна зробити висновки про те, що економіка України не є стабільною. Упродовж років індекс глобальної конкуренції України то знижувався, то підвищувався. І 2020 р. був одним із найскладніших для економіки України у зв'язку з пандемією Covid-19.

Пом'якшення карантину сприяє поживленню ділової активності, а м'яка монетарна і фінансова політика підтримають економічне зростання в наступні роки. За прогнозами НБУ, відновлення в країні економічної діяльності за видами буде нерівномірним: найбільш постраждали від карантину галузі – сфера послуг, торгівля і транспорт частково відновляться вже у третьому кварталі. Однак через низький попит вони ще довго не повернуться до докризового рівня. Відновлення в експортних галузях, зокрема металургії, відбудеться разом із ростом світового попиту вже в наступному році [4].

Запорукою високої конкурентоспроможності України на міжнародному рівні є підвищення ефективності та продуктивності багатогалузевої національної економіки, яка повинна спиратися на потужну технологічну, наукову та інвестиційну бази. Наявний

рівень бюджетного фінансування освітньої сфери позбавлений інвестиційного характеру, не забезпечує надійного розвитку та модернізації освіти. Вітчизняні бізнес-структури поки ще не зрозуміли, що інвестування в освіту є однією з найприбутковіших сфер вкладення капіталу. Стратегічним завданням для України на сучасному етапі має бути визначений пріоритетний розвиток науки та високих технологій та активна інноваційна політика. Інновації є потенціалом для зростання економіки.

Зволікання з визначенням національних пріоритетів країни може призвести до усунення її від прийняття стратегічних рішень стосовно розбудови взаємовигідних регіональних відносин. Необхідно ретельно відбирати проекти стосовно модернізації у сфері транспорту для фінансування з Державного фонду регіонального розвитку чи заявок на отримання міжнародної допомоги. Головною метою підвищення конкурентоспроможності економіки України є створення передумов її вступу до ЄС.

Стратегія сталого розвитку України на період до 2020 р. визначала цілі, напрями, пріоритети розвитку країни, а також містила 25 ключових показників, за якими можна оцінити перебіг виконання реформ і програм. Метою реформ задекларовано досягнення європейських стандартів життя та гідного місця України у світі [5].

Стратегія також передбачала 62 реформи, серед яких: медична, податкова, антикорупційна, судова, реформа правоохоронної системи, децентралізація, реформа держуправління, дерегулювання. Ефект від впровадження частини з них експерти вважають низьким. Деякі ж реформи зовсім не були проведені.

Виділення на національну безпеку й оборону понад 3 % від ВВП, один із небагатьох планів даної Стратегії, який чиновники здійснили.

Попри практику провалу різних стратегій і програм розвитку української економіки, влада продовжує розробляти подібні документи. На даний момент уряд працює над Стратегією-2030 заснованої на «аудиті української економіки», результати якого представники команди президента представили 6 листопада.

Згідно з інформацією Світового економічного форуму основними проблемами для України зараз є інфляція, корупція, нестабільність політики, податкові ставки й адміністрування, постійні ротації в уряді, слабка доступність фінансування, а також бюрократія держустанов.

ВИСНОВКИ

У нашій країні існує чимало проблем, які перешкоджають інтенсивному розвитку економіки, але за правильного використання економічної політики в

Україні можна забезпечити гідні умови життя не тільки для нашого покоління, але й для наступних, тому що в нашій державі є всі необхідні умови й ресурси для цього. Тільки завдяки активізації економічної діяльності Україна зможе інтегруватися у світове співтовариство, забезпечити необхідний рівень економічної безпеки та добробуту громадян. Для забезпечення конкурентоспроможності необхідно переорієнтувати фінансові ресурси з поточного споживання в інвестування та спрямувати інвестиційну діяльність на становлення ефективною національної економіки, зокрема, інноваційно спрямувати інвестиції, активізувати нововведення як пріоритетну складову стратегії соціально-економічного розвитку держави.

Список використаних джерел:

1. Шакіна Н.А. Підвищення конкурентоспроможності національної економіки України в умовах глобалізації на основі удосконалення системи державного управління. *Серія «Економіка»*. Донецьк: ДонДУУ. 2011. Т. XII. С. 125–130.
2. Украина просела в мировом рейтинге конкурентоспособности. 2019. URL: <https://nr2.com.ua/ekonomika/2019/10/09/ukraina-prosela-v-mirovom-reitinge-konkyrentosposobnosti/>.
3. У 2020 році економіка України впаде на 6 % – НБУ. 31.07.2020. URL: <https://ua-news.liga.net/economics/news/u-2020-rotsi-ekonomika-ukraini-vpade-na-6---nbu>
4. Рудь І. Стратегія сталого розвитку «Україна-2020»: цілі, напрями, пріоритети. URL: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=782:strategyaukrajina-2020&catid=8&Itemid=350
5. Мицюк С. Вплив інноваційної діяльності на конкурентоспроможність економіки України. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*. Київ. 2011. Вип.128. С. 39–42.

References

1. Shakina N.A. Increasing the competitiveness of the national economy of Ukraine in the context of globalization on the basis of improving the system of public administration. *Series «Economics»*. Donetsk: DonSU. 2011. Volume XII. pp. 125–130. (in Ukrainian).
2. Ukraine has fallen in the world competitiveness rating. 2019. URL: <https://nr2.com.ua/ekonomika/2019/10/09/ukraina-prosela-v-mirovom-reitinge-konkyrentosposobnosti/> (in Ukrainian).
3. In 2020 Ukraine's economy will fall by 6 % – the NBU. 07/31/2020 URL: <https://ua-news.liga.net/economics/news/u-2020-rotsi-ekonomika-ukraini-vpade-na-6---nbu> (in Ukrainian).
4. Rud I. Sustainable Development Strategy «Ukraine-2020»: goals, directions, priorities. URL: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=782:strategyaukrajina-2020&catid=8&Itemid=350 (in Ukrainian).
5. Mitsiuk S.. The impact of innovation on the competitiveness of Ukraine's economy. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economy*. Kyiv. 2011. Issue 128. pp. 39–42. (in Ukrainian).

ХИНДЯК
Ростислав Вікторович
bossrostsk261@gmail.com

УДК 31:656:338.467.4:629
**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ
ПАНДЕМІЇ КОРОНАВІРУСУ COVID-19**

ЗАВЕРБНИЙ
Андрій Степанович
andrii.s.zaverbnyi@lpnu.ua

студент, Національний
університет "Львівська
політехніка"

**CURRENT PROBLEMS AND PROSPECTS
OF TRANSPORT LOGISTICS
DEVELOPMENT IN THE CONVENIENCE
OF COVID-19 CORONAVIRUS PANDEMIC**

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).2](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).2)

д.е.н., доцент, професор
кафедри, Національний
університет "Львівська
політехніка"

KHINDIAK Rostyslav Viktorovich – student, National University "Lviv Polytechnic"

ZAVERNYI Andrii Stepanovich – Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of department, National University "Lviv Polytechnic"

У статті проаналізовано основні тенденції на ринку транспортної логістики до появи пандемії коронавірусу та у процесі її виникнення. Акцент зроблено на динаміку пасажиро- та вантажообігу. Відображено кількість перевезених пасажирів та обсяги перевезених вантажів за видами транспорту. Описано основні ризики транспортної логістики в умовах COVID-19 з урахуванням особливостей внутрішнього ринку.

* * *

В статье проанализированы основные тенденции на рынке транспортной логистики до появления пандемии коронавируса и в процессе ее возникновения. Акцент сделан на динамику пассажиро- и грузооборота. Отражено количество перевезенных пассажиров и объемы перевозимых грузов по видам транспорта. Описаны основные риски транспортной логистики в условиях COVID-19 с учетом особенностей внутреннего рынка.

* * *

The paper analyzes the main trends in the transport logistics market before the emergence of the coronavirus pandemic and in the process of its occurrence. Emphasis is placed on the dynamics of passenger and freight turnover. The number of transported passengers and volumes of transported goods by types of transport are reflected. The main risks of transport logistics in the conditions of COVID-19 are described taking into account features of the internal market. The paper examines the current problems of transport logistics in the context of the COVID-19 coronavirus pandemic and potential ways to solve them.

Many scientists have conducted research to improve the efficiency of transport logistics, in particular, freight, which are relevant areas of development, because the competitiveness of freight forwarding companies in a pandemic COVID-19 directly depends on the proper use of methods of logistics. Today, transport logistics is important for the planning process, forecasting not only the amount of costs directly for delivery, but also in the formation of plans for transport costs in general in order to fully fulfill the order of consumers of transport services. That is why the issue of transport logistics development in the context of the coronavirus pandemic COVID-19 is extremely relevant.

The COVID-19 coronavirus pandemic is affecting the global economy and every business in particular. Suspension of enterprises in different countries of the world, closure of passenger flights, reduction of production volumes – all this was reflected in the logistics of freight transportation. Today, logistics, like other areas of business, is experiencing turbulence as a result of the spread of Covid-19 in the world and in Ukraine. Now the delivery of goods and personal orders is carried out according to the usual schedules, but changes in the work of logistics and transport companies are also taking place.

Ключові слова: логістика, вантажоперевезення, пасажироперевезення, пандемія коронавірусу COVID-19

Ключевые слова: логистика, грузоперевозки, пассажироперевозки, пандемия коронавируса COVID-19

Keywords: logistics, cargo transportation, passenger transportation, COVID-19 coronavirus pandemic

ВСТУП

Введення карантину й посилення заходів безпеки через поширення коронавірусу змусило бізнес переглянути звичні графіки роботи і швидко перелаштовуватися. Частина робітників, які мають таку можливість, почали працювати дистанційно. Але є такі сфери як, наприклад, медицина, чи торгівля товарами першої необхідності, які не можуть повністю дистанціюватися.

Пандемія коронавірусу COVID-19 впливає на світову економіку та кожен бізнес зокрема. Призупинення роботи підприємств у різних країнах світу, закриття пасажирського авіасполучення, зменшення обсягів виробництва – усе це відобразилось і на логіс-

тиці вантажних перевезень. На сьогодні логістика, як і інші сфери бізнесу, переживає турбулентність у результаті поширення Covid-19 у світі та в Україні. Так, наприкінці квітня бізнесмени поділилися досвідом роботи в умовах поширення коронавірусу і прогнозами розвитку ситуації у короткостроковій та довгостроковій перспективах у розрізі морських, автомобільних, авіаційних та залізничних перевезень. Зараз доставка вантажів і персональних замовлень здійснюється за звичними графіками, однак зміни у роботі логістичних і транспортних компаній також відбуваються. Насамперед це стосується підвищення заходів профілактики й попередження розповсюдження вірусу.

МЕТА роботи – дослідження актуальних проблем транспортної логістики в умовах пандемії коронавірусу COVID-19 та потенційних шляхів їх розв’язання.

Транспортна логістика сьогодні відіграє важливе значення для процесу планування, прогнозування не лише обсягів витрат безпосередньо на доставку, але й для формування планів транспортних витрат загалом з метою виконання у повному обсязі замовлення споживачами транспортних послуг. Саме тому проблематика розвитку транспортної логістики в умовах пандемії коронавірусу COVID-19 є надзвичайно актуальною.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Дослідженням логістики останніми роками займалися багато вітчизняних, закордонних вчених. Проблеми транспортної логістики знаходять відображення в працях таких фахівців як Є.В. Крикавський [1, 2, 3], Л.О. Кустріч [4], О.А. Похильченко [3], В. Фалович [2], Є.І. Федорук [5] та ін.

Дослідженнями ж саме у сфері транспортної логістики за умов COVID-19 займалися такі вітчизняні вчені, як: А. Голобородько [16], С. Легомінова [16], О.Я. Кобилух [17–18], О.Б. Гірна [17–18], Л.І. Гасва [17], А. Репіна, В. Колосок, В. Бакун, О. Іляш [7–11]. Науковці здійснювали дослідження підвищення ефективності транспортної логістики, зокрема, вантажоперевезень, які відносяться до актуальних напрямків розвитку, адже конкурентоспроможність транспортно-експедиційних компаній в умовах пандемії COVID-19 безпосередньо залежить від правильного використання методів організації логістичної діяльності.

РЕЗУЛЬТАТИ

Станом на вересень 2020 р. Кабміном України запроваджено поділ на 4 карантинні зони, і ситуація з обмеженнями може змінюватися протягом 3 днів – залежно від переходу тієї чи іншої області до іншої зони.

Якщо оцінювати збитки галузі загалом, то найбільше в результаті коронавірусної кризи постраждали авіаперевізники (зокрема цивільна авіація), а також оператори пасажирських перевезень: повна зупинка громадського транспорту, міжміського сполучення, авіаперельотів боляче вдарили по цих гравцях ринку.

Однак неможна сказати, що компанії, які доставляють вантажі (мова йде в основному про B2B-доставку), не відчули на собі наслідків карантинних заходів: вони втратили багатьох клієнтів. Адже із зупинкою неконкурентних підприємств попит на послуги доставки також впав. За даними Держслужби статистики, якщо порівнювати з попереднім роком, вантажообіг за січень-серпень впав на 17,1 %, водночас найбільше постраждав саме автомобільний транспорт – мінус 23,5 %.

Позитивними моментами під час карантину для перевізників стали: світове падіння цін на нафту, а також стабільна робота прикордонних пропускних пунктів для міжнародних вантажних перевезень.

Уже зараз очевидно, що на ринку надання послуг доставки вантажів переможуть ті гравці, які розроблять і введуть супергнучку робочу схему (за умови

встановлення внутрішніх обмежень на перевезення).

Ситуація з карантинним зонуванням може стрімко змінюватися. Відповідно, це так само буде впливати на зміну напрямків доставки товарів. Тому важливо, щоб логістичні компанії не припиняли розширювати свою інфраструктуру, незважаючи на те, що нанесені весняним локдауном збитки досить відчутні.

Затримка вантажів – неминуча проблема в умовах коронавірусної кризи – становить велику проблему, однак можна зменшити його негативний вплив за рахунок інфраструктурних рішень і швидкої, якісної комунікації з клієнтами.

Форс-мажорна ситуація змушує бізнес шукати рішення, а отже, розвиватися у тих напрямках, які в умовах стабільності й передбачуваності не демонструють видимих перспектив [6].

Від жорсткого карантину в Україні постраждали переважно пасажирські перевезення. Стосовно сегменту вантажних перевезень, то падіння розпочалося іще до карантину. В основному це відбулося через зниження транзиту газу через територію України – трубопровідний транспорт працював на потужності 40–60 % від минулорічного середньомісячного обсягу, хоча «Газпром» і сплачував за більші обсяги. Залізничний та автомобільний транспорт очікувано втратили частину вантажів у квітні в розпал карантину, відновлення поки що відбувається повільно. Пасажиропотік очікувано скоротився у січні-травні до половини минулорічного і відновлюватиметься в прямій залежності від карантинних заходів. Найбільш серйозні втрати – у залізниці та авіації, натомість автомобільні перевезення та громадський транспорт у містах почуваються дещо краще.

За обсягами транспортних перевезень очікуються значне зменшення. Так, міжнародні перевезення скоротяться на 30–40 % через карантинні обмеження й падіння промислового виробництва (табл. 1) [1].

На внутрішні перевезення очікує падіння 15–20 % від загального обсягу вантажоперевезень. За підсумками року загальне падіння вантажоперевезень складе приблизно 10–15 %. Тут підтримку автотранспорту становитимуть обсяги, що перейшли від залізниці.

Загалом автоперевізники недоотримають майже 3,8-4 млрд грн.

Пасажирські автоперевезення. Цей вид перевезень було зупинено на 2–3 місяці карантину (станом на липень 2020 р. в деяких регіонах відновився лише частково). У сегменті пасажирських перевезень очікується падіння на 45–50 % (рис. 1) [1].

У 2019 р. офіційно перевезено 1804 млн пасажирів (табл. 1) [1]. Водночас 60–80 % ринку автоперевезень перебуває «в тіні». Ліцензовані автоперевізники, які беруть участь у конкурсах на маршрути, становлять не більше 30 % від загальної кількості автоперевізників [5].

Після введення карантинних обмежень відбувся різкий спад у сфері перевезень, а саме обсяг вантажоперевезень зменшився на 1248249,7 тис. т (572 %), а кількість перевезених пасажирів – 2458483,7 тис. (226 %).

Аналізування перевезень залізничним транспортом показало суттєві обсяги падіння у 2020 р.

Таблиця 1

Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту (тис. т) [1]

Рік\Вид транспорту	Автомобільний	Авіаційний	Водний	Залізничний	Усього
2016	1085663,4	74,3	6674,3	343433,5	1435845,5
2017	1121673,6	82,8	5893,3	339550,5	1467200,2
2018	1205530,8	99,1	5590	322342,1	1533562
2019	1147049,6	92,6	6110,5	312938,9	1466191,6
2020 (до 30.10.2020)	81374,2	53,8	2123,5	134390,6	217941,9

Рис. 1. Динаміка обсягів перевезених вантажів та кількість перевезених пасажирів за всіма видами транспорту упродовж 2016–2020 рр. [1]

Таблиця 2

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту (тис.) [1]

Рік\Вид транспорту	Автомобільний	Авіаційний	Водний	Залізничний	Усього
2016	3757648,3	8277,9	478,8	389057,6	4155462,6
2017	3753308,4	10555,6	591,5	164941,6	3929397,1
2018	3589364,3	12529	668,1	157962,4	3760523,8
2019	3378138,9	13705,8	669,3	154811,8	3547325,8
2020 (до 30.10.2020)	997731,6	7385,7	483,4	83241,4	1088842,1

Вантажні перевезення. Падіння обсягів перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у першому півріччі 2020 р. склало майже 9 %. Сценарій розвитку ситуації залежатиме від:

- 1) тривалості карантинних заходів в Україні, їх жорсткості;
- 2) світової кон'юнктури на сировинні товари з України (зерно, руда, метал);
- 3) стану промислового виробництва в Україні;
- 4) від періоду відновлення світової економіки;
- 5) дій АТ УЗ відносно забезпечення безперебійного перевезення вантажів.

Пасажирські перевезення. Пасажирські перевезення залізницею було повністю зупинено з 11 березня 2020 р., частково відновлено – у другій половині травня.

Під час карантину кількість призначених поїздів суттєво зменшилася, а продаж квитків на ці поїзди здійснювався на обмежену кількість місць у вагонах (50 % місць), тому збитки АТ «УЗ» збільшаться як мінімум у півтори-два рази (орієнтовно 1 млрд грн, враховуючи те, що такі перевезення носять соціальний характер, а ціни на них регулюються державою) [5].

Карантин значно вплинув на ефективність підприємств, які транспортують свою продукцію за допомо-

гою залізниці. Деякі з них були змушені зменшити обсяги товарів, які перевозяться.

Розуміючи негативні тенденції, які карантин несе українському бізнесу, представники УЗ та уряду розробили низку кроків, які мали на меті зменшити податкове навантаження на промисловість:

1. «Укрзалізниця» заради підтримки бізнесу відтермінувала на 2 місяці введення в дію нового договору на перевезення вантажів.

2. Запровадження маршрутизації перевезень вантажів. Вирішення цих питань неможливе без впровадження нових логістичних схем доставки вантажів не тільки за принципом «точно в термін», а й з урахуванням надання послуг зі зберігання вантажів, формування оптимальних партій відправки. Це потребує від залізниці певних інноваційних підходів до змін у технології просування вагонопотоків і насамперед відправлень вантажів маршрутними поїздами, що дозволить скоротити питомі експлуатаційні витрати та забезпечить вантажовласникам оптимальні умови перевезення, а залізниці – високий рівень конкурентоспроможності на транспортному ринку.

3. Укрзалізниця» буде системну роботу над диверсифікацією переліку вантажів, які в перевезеннях

використовуватимуть маршрутні відправлення. Також розширюється перелік маршрутних продуктів.

4. Сьогодні в арсеналі компанії, крім звичайних маршрутів, використовуються також ступеневі та графікові маршрутні перевезення, що дає для різних видів вантажів необхідний комфорт.

На час карантину «Укрзалізниця» буде максимально лояльною стосовно малодіяльних станцій [3].

Введення карантинних обмежень призвело до закриття більшості підприємств та фабрик загалом у світі. Це так само вплинуло на обсяги міжнародних автомобільних перевезень. Ще в березні відчувався попит на транспорт, та ставки зростали, а вже у квітні попит почав падати. Отже, спад в автомобільній галузі становить орієнтовно 20 % (відповідно до песимістичного прогнозу). Водночас наразі спостерігається ситуація поступового відновлення роботи [2].

Тарифи на автоперевезення сезонно опустилися нижче рівня минулого року. За великим рахунком в автотранспорті спостерігається профіцит. Кількість транспорту, яка працювала в цьому сезоні, виявилася більшою. Тому тарифи автоперевізників, знизилися. На цей момент немає факторів, які дозволили б очікувати позитивні зміни в автоперевезеннях.

Обмеження з боку ЄС, які виникли через коронавірусну загрозу, хоча і зрозумілі, проте створюють низку ускладнень, які не підуть на користь логістичним маршрутам.

ЄС виробив рекомендації для сприяння безперешкодному руху вантажів, доступності товарів та основних послуг у рамках Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T), до якої включена Україна. У ЄС вважають сприяння роботі перевізників за ступенем важливості наступним за протиепідеміологічними заходами кроком, адже підтримка сталого товарообігу – це підтримка функціонування економік європейських країн.

Так, зокрема, у рекомендаціях зазначається:

1) оформлення водіїв вантажних транспортних засобів для перетину кордонів на автомобільних дорогах транс'європейських дорожніх мереж, включаючи час на будь-які перевірки та обстеження стану здоров'я, має тривати не більш ніж 15 хв.;

2) під час митного оформлення водії можуть не залишати кабін своїх вантажівок, зокрема під час заповнення форм і бланків, а отримання, перевірка та повернення паперових документів працівниками національного контролю має здійснюватися з дотриманням мінімальної безпечної відстані;

3) час очікування та надання змоги безперешкодного пересування має бути забезпечено представникам усіх компаній-перевізників: водіям, пілотам, машиністам, а також членам їхніх екіпажів за умови, що жоден із них не має симптомів захворювання [5].

За підсумками року прогнозується приріст у галузі водних перевезень. У 2019 р. обсяг вантажів, перевезених водним транспортом, склав близько 12 млн т вантажів. Цьогоріч планується близько 13,5–14 млн т (або + 10–15 %) за рахунок аграрних і будівельних вантажів. Водночас у 2020 р. вперше аграрні вантажі можуть перевищити обсяги будівельних вантажів у структурі перевезень.

Крім того, приріст очікується й у портовій галузі.

Приріст перевалки зросте на 10 %, до 176 млн т в основному за рахунок аграрних вантажів і руди [5].

Економічні наслідки пандемії насамперед торкнулися сфери морських вантажоперевезень із Китаю. Однак останнім часом спостерігається збільшення вантажопотоку у зв'язку з тим, що почали приходити ті вантажі, які довгий час були заблоковані на китайських кордонах. Крім того, морські контейнерні лінії ввели додаткову надбавку за вивезення контейнерів до всіх країн Азії. Попри всі труднощі, порти продовжують працювати у звичайному режимі, дотримуючись вимог індивідуального захисту співробітників. Також логістична галузь стикнулася із проблемою відсутності зворотніх контейнерів, що безпосереднім чином вплине на вартість експорту та призведе до його подорожчання, оскільки виникла необхідність подачі прямих контейнерів. Серед позитивного – більш активне використання системи електронного документообігу у портах [2].

У вантажоперевезеннях морем уряд та експерти виділяють кілька кроків для стабілізації ситуації та уникнення негативних наслідків:

– задля зменшення навантаження на бізнес у цьому секторі знизити портові збори на 20 %.

– зменшувати рівні оподаткування для бізнесу [3].

За січень-липень 2020 р. авіаперевезення в Україні зменшилися на 69,3 %, – найбільш потерпілий від карантинних заходів вид транспорту.

У 2019 р. загальний обсяг авіаперевезень склав приблизно 24 млн осіб. У 2020 р. згідно з оптимістичними прогнозами це буде 14–15 млн осіб за відновлення перельотів у серпні-вересні 2020 р.

Водночас «Аерорух» фіксує майже повну зупинку авіатрафіку над нашою країною (падіння 97 %) [5].

Втрати галузі складуть близько 10–15 млрд грн. У галузі вантажних авіаперевезень у всьому світі спостерігається зниження попиту на 15 %. Так, скасування пасажирських рейсів вплинуло й на вартість послуг доставки вантажів, оскільки більшість з них раніше доставлялись пасажирськими літаками. Вантажних літаків немає практично в жодній авіакомпанії світу через дуже високу собівартість. Отже, тарифи підвищилися в понад 2 рази: раніше – 4 дол./кг, наразі ж стартують від 11 дол./кг. Можливим рішенням в існуючій ситуації може бути альтернатива мультимодальних (змішаних) перевезень або залізничні перевезення із Китаю [2].

Авіакомпанії мають запас міцності не більше ніж на три місяці. Подальший простій може призвести до банкрутства малих і середніх авіакомпаній. Існує великий ризик масового звільнення робітників, які працюють у цій сфері.

Так, один літак під простоем – це 4–5 екіпажів, або 36–50 осіб. Більшість вітчизняних компаній відправить персонал у неоплачувану відпустку. Виходу з кризи авіаторам варто очікувати не раніше 2021–2022 рр. [5].

Експерти та ризик-менеджери «ТТ клубу» спрогнозували ризики для транспортно-логістичної галузі у зв'язку з пандемією коронавірусу, а також вплив кризи на ринок вантажоперевезень. Зокрема, спеціалісти у сфері страхування транспортно-логістичних компаній дали поради для мінімізації ймовірних ризиків.

Представники «ТТ клубу» виокремили основні ризики. Серед них:

1. Затримка вантажів, особливо, коли мова йде про швидкокопсувні товари.

2. Карантин спричинить багато помилок в усіх бізнес-процесах.

3. Неможливість особисто проконтролювати безпеку угоди через закриті кордони.

Під час кризи деякі власники вантажу можуть вимагати від логістичних компаній організувати доставку менш надійними, або більш дорогими варіантами доставки.

Страховики радять звернути увагу на спеціальні умови договорів, адже нерідко договір наділяє клієнта більшими правами, ніж логістичну компанію. Нинішня ситуація на ринку вже говорить про необхідність перегляду обов'язків сторін і дозволяє логістичним компаніям спиратися на очевидну «обставину непереборної сили».

Тоді як більша частина транспортно-логістичної галузі працює за стандартними умовами перевезень (тобто в межах прийнятного обов'язкового законодавства – наприклад, у межах конвенції КДПВ або із відсиланням на правила Гаага-Вісбі та умови коносаментів ліній), деякі логістичні компанії, як і раніше, укладають із ключовими клієнтами особливі угоди. З урахуванням нинішньої ситуації усім експедиторам і транспортним операторам необхідно ретельно перевірити чинні договори, щоби визначити межі та обсяг своєї відповідальності в нових обставинах.

Водночас експерти радять операторам постійно повідомляти клієнта про всі потенційні зміни у логістичному ланцюжку, які оператор не мав змоги передбачити, посилаючись на форс-мажор. Навіть якщо оператор працює з клієнтом за договором зі стандартними умовами, то все одно необхідно повідомляти клієнта про форс-мажорні обставини. Важливість інформування клієнта полягає у тому, що в разі форс-мажору оператору важливо дбати про збереження товару. Нагадаємо, 17 березня Верховна Рада визнала карантин форс-мажорною обставиною.

Логістичним компаніям радять документувати усі свої дії, що були направлені на збереження вантажу й мінімізацію збитків клієнта. Усі перемовини з митницею, підрядниками й іншими долученими до логістичного ланцюга мають фіксуватись і відсилатися до клієнта.

Одним із важливим моментом є не лише транспортування вантажу, а й отримання. Важливо взяти до уваги, що видача вантажу без оригіналу коносаменту є причиною відмови від страхових виплат. Тому у разі відсутності оригіналу, страховики радять писати запити до митниці, терміналу тощо, а не платити збитки за зберігання вантажу.

Також варто зауважити, що в умовах карантину частіше будуть виникати ситуації, коли відправник не отримав кошти від покупця, тому страховики рекомендують перед видачою вантажу ще раз направити запит до продавця, аби переконались у дозволі на видачу вантажу й чи немає вказівки про затримку вантажу. В іншому разі, продавець може подати позов і до експедитора [4].

ВИСНОВКИ

Прогнозується, що для відновлення морських пе-

ревозень, знадобиться орієнтовно 2 місяці, та, скоріш за все, клієнти будуть продовжувати оптимізування та скорочення витрат. Для відновлення авіагалузі знадобиться не менше 2 років. Сфера залізничних і автоперевезень були найменш чутливими до карантинних обмежень.

Сьогодні, щоб утриматися на плаву, багатьом логістичним провайдерам доводиться змінювати сформовані схеми роботи і використовувати альтернативні, – часом більш витратні варіанти й алгоритми. Цікавою альтернативою в нових умовах можуть бути мультимодальні (змішані) перевезення. Так, мова йде про перевезення вантажів двома або більше видами транспорту, яке організовується під відповідальністю оператора мультимодальних перевезень на основі єдиного договору. Для авіавантажів новим варіантом може стати доставка через європейські хаби, наприклад, Франкфурт.

Цілком ймовірно, що в найближчому майбутньому виникнуть нові типи доставки.

Водночас наразі існує ще низка питань у логістиці – це і проблема відсутності водіїв, і зниження рівня попиту на авіаперевезення, і можливий ріст тарифів на залізничні вантажоперевезення, і відсутність зворотних контейнерів для морських перевезень тощо. Однак важливо тримати оптимізм та максимально ефективно працювати, пристосовуючись до сьогодинішніх викликів.

Для відновлення кожної галузі встановлено різні часові межі. Задля збереження працездатності компанії, які здійснюють логістичне забезпечення та збереження своїх позицій на ринку необхідно мобільно та оперативно реагувати на зміни зовнішнього та внутрішнього середовища. Підприємствам, однак, в умовах карантину та наслідкової кризи необхідно створювати нові логістичні зв'язки. Лише за таких умов розвиток транспортної логістики у напрямі набуття ознак корпоративної стратегії дозволить сформувати інтегровані ланцюги поставок, завдяки яким будуть створені ключові компетенції або ж розвиватимуться існуючі. Можливо, саме зараз бізнесу час звернути увагу на альтернативні чи змішані перевезення. Досить ймовірно, що в недалекому майбутньому виникнуть ще нові, інноваційні типи доставки.

Список використаних джерел

1. Крикавський Є.В. Промислові ланцюги поставок: між ефективністю та відповідальністю. *Науковий економічний журнал «Актуальні проблеми економіки»*. 2016. № 5(179). С. 30–42.
2. Krykavskyi Y., Falovych V. The principle of the extended responsibility on the formation of multimodal transportation attractiveness. *Economic annals – XXI*. 2016. № 159 9(5–6). pp. 67–70.
3. Крикавський Є.В., Похильченко О.А. Логістичний канал: парадигми чи кон'юнктура? *Логістика: проблеми и решения*. 2016. № 3. С. 16–20.
4. Кустріч Л.О. Логістичні інновації як основа управління підприємством. *Економіка та держава*. 2020. № 2. С. 10–14.
5. Федорук Є.І. Особливості державного регулювання транспортно-логістичної сфери України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 22. С. 109–114.
6. Чимош К.С. Генезис поняття «транспортна логістика». *Агроевіт*. 2020. № 17–18. С. 119–122.

7. Чимош К.С. Аналіз сучасних світових та вітчизняних тенденцій розвитку транспортної логістики в аграрному секторі економіки. *Економіка та держава*. 2020. № 9. С. 112–114.

8. Державна служба статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua/>

9. Логістика в умовах карантину: чи є шанс на відновлення. URL: https://biz.ligazakon.net/analitics/195323_logstika-v-umovakh-karantinu-chi-shans-na-vidnovlennya

10. Стратегія розвитку транспортної галузі України в умовах карантину: залізниця, порти та автотранспорт. URL: <https://agropolit.com/spetsproekty/720-strategiya-rozvitku-transportnoyi-galuzi-ukrayini-v-umovah-karantinu-zaliznitsya-porti-ta-avtotransport>

11. COVID-2019: Ризики для транспорту та логістики URL: <https://railinsider.com.ua/covid-2019-ryzyky-dlya-transportu-ta-logistyky/>

12. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України. URL: <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/Вплив+COVID-19+та+карантинних+обмежень+на+економіку+України.+Кабінетне+дослідження+ЦПД.+Липень+2020.pdf>

13. Логістична «антикрихіть»: як друга хвиля карантину вплине на ринок вантажоперевезень URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/692378.html>

14. Бакун В., Іляш О. Проблеми логістичного забезпечення діяльності підприємств в умовах карантину та кризи. *Конкурентні стратегії розвитку України в умовах альтерглобалізму*: Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 9 квітня 2020 р.). Київ: УВОІ «Допомога» УС», 2020. 107 с.

15. Репіна А., Колосок В. Вплив глобальних ризиків на міжнародну логістику (на прикладі епідемії COVID-19). *Стратегія інноваційного оновлення економіки України в сучасних умовах*: зб. тез доп. Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Маріуполь, 26 березня 2020 р.). Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2020. С. 239–242.

16. Голобородько А., Легомінова С. Сучасні особливості розвитку логістичних потоків в умовах цифрової економіки. *Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації. Міжнародний науковий журнал*. 2020. Випуск 2. С. 93–90.

17. Кобилюх О.Я., Гірна О.Б., Гаєва Л.І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії COVID-19. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка й управління. Том 31 (70). № 4. К.: 2020. С. 117–122.

18. Гірна О.Б., Кобилюх О.Я. Реалії та перспективи пандемії COVID-19 для транспортної логістики. *Журнал Молодий Вчений*, № 7(83) 2020. С. 208–214.

References

1. Krykavskiy Ye.V. Industrial supply chains: between efficiency and responsibility. *Scientific economic journal «Actual problems of economy»* № 5 (179) 2016. pp. 30–42. (in Ukrainian).

2. Krykavskyy Y., Falovych V. The principle of the extended responsibility on the formation of multimodal transportation attractiveness. *Economic annals – XXI*. 2016. № 159 9(5–6). pp. 67–70.

3. Krykavskiy Ye.V., Pokhilchenko O.A. Logistics channel: paradigms or conjuncture? *Logistics* 2016. № 3. pp. 16–20. (in

Ukrainian).

4. Kustrich L.O. Logistics innovations as the basis of enterprise management. *Economy and state*. 2020. № 2. pp. 10–14. (in Ukrainian).

5. Fedoruk Ye.I. Features of state regulation of the transport and logistics sphere of Ukraine. *Investments: practice and experience*. 2017. № 22. pp. 109–114. (in Ukrainian).

6. Chymosh K.S. Genesis of the concept of «transport logistics». *Ahrosvit*. 2020. № 17–18. pp. 119–122. (in Ukrainian).

7. Chymosh K.S. Analysis of modern world and domestic trends in transport logistics in the agricultural sector. *Economy and state*. 2020. № 9. pp. 112–114. (in Ukrainian).

8. State Statistics Service of Ukraine. URL: <http://ukrstat.gov.ua/> (in Ukrainian).

9. Logistics in quarantine: is there a chance to recover. URL: https://biz.ligazakon.net/analitics/195323_logstika-v-umovakh-karantinu-chi-shans-na-vidnovlennya (in Ukrainian).

10. Strategy of development of the transport industry of Ukraine in the conditions of quarantine: railway, ports and motor transport. URL: <https://agropolit.com/spetsproekty/720-strategiya-rozvitku-transportnoyi-galuzi-ukrayini-v-umovah-karantinu-zaliznitsya-porti-ta-avtotransport> (in Ukrainian).

11. COVID-2019: Risks for transport and logistics. URL: <https://railinsider.com.ua/covid-2019-ryzyky-dlya-transportu-ta-logistyky/> (in Ukrainian).

12. Impact of COVID-19 and quarantine restrictions on the economy of Ukraine. URL: <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/Вплив+COVID-19+та+карантинних+обмежень+на+економіку+України.+Кабінетне+дослідження+ЦПД.+Липень+2020.pdf> (in Ukrainian).

13. Logistic «fragility»: how the second wave of quarantine will affect the freight market. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/692378.html> (in Ukrainian)

14. Bakun V., Iliash O. Problems of logistics of enterprises in quarantine and crisis. *Competitive strategies of Ukraine's development in the conditions of alterglobalism*: Materials of the II International scientific-practical conference (Kyiv, April 9, 2020) Kyiv: UVOI «Help» ALL», 2020. 107 p. (in Ukrainian).

15. Repina A., Kolosok V. The impact of global risks on international logistics (on the example of the COVID-19 epidemic). *Strategy of innovative renewal of the economy of Ukraine in modern conditions*: coll. thesis add. All-Ukrainian scientific-practical internet conference (Mariupol, March 26, 2020) Mariupol: SHEI «PDTU», 2020. pp. 239–242. (in Ukrainian).

16. Holoborodko A., Lehominova S. Modern features of the development of logistics flows in a digital economy. *Institute of Accounting. Control and Analysis in the context of globalization. International scientific journal*. 2020. Issue 2. pp. 93–90. (in Ukrainian).

17. Kobyliukh O.Ya., Hirna O.B., Haieva L.I. Key aspects of transport logistics in the context of the COVID-19 pandemic. *Scientific notes of TNU after V.I. Vernadskyi. Series: Economics and Management*. Kyiv, 2020. Vol. 31 (70). № 4. pp. 117–122. (in Ukrainian).

18. Hirna O.B., Kobyliukh O.Ya. Realities and prospects of the COVID-19 pandemic for transport logistics. *Young Scientist*. 2020. № 7 (83). pp. 208–214. (in Ukrainian).

КОВТУНЕНКОКсенія Валеріївна
k.v.kovtunenka@mzeid.inд.е.н., професор, зав. кафедри,
Одеський національний
політехнічний університет**ЛИХАЩЕНКО**Катерина Олександрівна
Kateryna.lykhashchenko@mzeid.inстудентка, Одеський національний
політехнічний університет**БЄЛОБРОВ**Олександр Дмитрович
byelobrov98@gmail.comстудент, Одеський національний
політехнічний університет

УДК 656.078

ВАЛЮТНІ ПОСЛУГИ ПЕРЕДОВИХ БАНКІВ УКРАЇНИ ДЛЯ МОРЯКІВ**FOREIGN CURRENCY SERVICES OF ADVANCED BANKS OF UKRAINE FOR SEAMEN**DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).3](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).3)**KOVTURNENKO Kseniia Valeriivna** – Doctor of Economics, Professor, Head of department, Odesa National Polytechnic University**LYKHASHCHENKO Kateryna Oleksandrivna** – student, Odesa National Polytechnic University**BIELOBROV Oleksandr Dmytrovych** – student, Odesa National Polytechnic University

Статтю присвячено аналізу валютних послуг передових банків України для моряків. Авторами проаналізовано валютні перекази різних банків України, банки, які надають послуги морякам, банки, які співпрацюють із кріюінговими компаніями. Умови валютних переказів із та в Україну й закордон, умови отримання валютних коштів згідно із законодавством України. Умови відкриття доларових та єврових рахунків у банках України, відкриття картових рахунків, обмеження у знятті валюти з рахунків українців. Показали статистику обсягів грошових переказів, переваги тарифних пакетів для моряків, можливі наслідки для клієнта у разі користування платіжними картками. Особливості кредитування моряків в Україні. Можливі наслідки для клієнта в разі користування споживчими кредитами.

* * *

Статья посвящена анализу валютных услуг передовых банков Украины для моряков. Авторами проанализированы валютные переводы различных банков Украины, банки, которые предоставляют услуги морякам и сотрудничают с крьюинговыми компаниями. Условия валютных переводов с и в Украину и за границу, условия получения валютных средств согласно законодательству Украины. Условия открытия долларовых и евровых счетов в банках Украины, открытие карточных счетов, ограничения при снятии валюты со счетов украинцев. Показали статистику объемов денежных переводов, преимущества тарифных пакетов для моряков, возможные последствия для клиента в случае использования платежных карт. Особенности кредитования моряков в Украине. Возможные последствия для клиента в случае пользования потребительским кредитом.

* * *

The paper is devoted to the analysis of currency services of the leading banks of Ukraine for seafarers. The authors analyzed currency transfers of various banks in Ukraine, banks that provide services to seafarers, banks that cooperate with crewing companies. Terms of currency transfers from and to Ukraine and abroad, conditions of receiving foreign currency funds in accordance with the legislation of Ukraine. Conditions for opening dollar and euro accounts in Ukrainian banks, opening card accounts, restrictions on withdrawing currency from Ukrainian accounts. Bank power of attorney is free of charge. Ability to withdraw cash abroad without commission. Convenient currency exchange, online payments in the Internet banking. Savings account with higher interest rates. They showed statistics on the volume of money transfers, the benefits of tariff packages for seafarers, the possible consequences for the client in the case of using payment cards. New banking accounts management philosophy that is developed for different needs of different clients: account with increased interest rate for the funds' remaining balance, pension account for people receiving pension or social allowances, account for sailors as well as current and salary accounts. Features of lending to seafarers in Ukraine. Possible consequences for the client in the case of using consumer loans. Each seafarer prepares a package of documents before departure and provides it through the crewing of his employer. One of the most important, first of all, for the sailor is a scan of bank account details. How and in which bank to open a dollar or euro account for a Ukrainian sailor, so that there is less commission and account conditions. We took four banks, the services of which are most often used by sailors.

Ключові слова: банк, кріюінгові компанії, грошові перекази, банківські кредити, обмеження, моряки, рахунок, валюта, пакет документів

Ключевые слова: банк, крьюинговые компании, денежные переводы, банковские кредиты, ограничения, моряки, счет, валюта, пакет документов

Keywords: bank, crewing companies, money transfers, bank loans, restrictions, sailors, account, currency, package of documents

ВСТУП

Кожен моряк перед відходом у рейс готує пакет документів і надає його через кріюінг свого робото-

давця. Одним із найбільш важливих, насамперед для самого моряка є скан реквізитів рахунку в банку.

Як і в якому банку відкрити доларовий або євро-вий рахунок українському моряку, щоби була менше

комісія й умови ведення рахунку? Ми взяли чотири банки, послугами яких найчастіше користуються моряки.

Загалом умови відкриття та користування рахунком схожі у всіх чотирьох фінансових установ. Але так звані «поблажки» для людей, які ввозять у свою країну валюту, – пропонують морякам тільки у двох банках.

Дослідженню валютних послуг банків України та світу були присвячені роботи таких вітчизняних та закордонних вчених: Н.І. Приходько, В.І. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарев, В.Г. Степанов, Н.О. Адвокатова, К.С. Нікітенко, С.С. Мацініна та ін.

МЕТА роботи – систематизація й дослідження валютних послуг передових банків України у системі кріюінгових компаній.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У процесі дослідження використано методи порівняльного аналізу, синтезу, узагальнення, індукції й дедукції. Методологічною та інформаційною основою роботи є наукові праці, матеріали періодичних видань, ресурси Internet, законодавчі та нормативно-правові акти України і світу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Найпопулярнішим і затребуваним серед моряків відповідно до їх відгуків є ПриватБанк. У цій фінансовій установі морякам пропонують відкривати картковий рахунок в іноземній валюті (яка необхідна).

«Це може бути «Карта для виплат» (в доларах або в євро) або карта «Універсальна Gold» (в доларах або в євро)», – розповіли в банку.

Так, за переказ зарплати від роботодавця на «Карту моряка» через SWIFT-платіж стягується комісія 0,5 % від загальної суми надходження. Коли моряк бере свою зарплату з даної карти, – гроші не знімаються. Якщо моряк відкрив «Карту Універсальну Gold», то комісія за перерахування становить 1 % від загальної суми. Вона не стягується тільки у разі зняття грошей.

У банку також уточнили, що комісію за переказ грошей на такий рахунок може оплатити компанія-відправник, але здебільшого цю опцію оплачують моряки.

У тому разі, якщо моряк захоче зняти зі свого рахунку всю зарплату у цьому банку, – йому необхідно за день-два до цього попередити відділення банку, яку суму й коли він планує зняти. Тобто його просять замовити цю суму. Обмежень у знятті грошей із рахунку немає жодних.

Наприклад, у 2014 р. згідно з постановою Національного банку України у всіх фінустановах були введені обмеження у знятті валюти з рахунків українців. В один день моряки знімали максимум по 300, а пізніше – по 600 дол у день, не дивлячись на те, що на їх рахунках могло лежати по 10–20 тис. дол.

У ПриватБанку відповіли, що спеціальних програм для клієнтів-моряків у них зараз немає. Попри те, що багато моряки користуються послугами цього банку, фінансова установа не зробила для них привілеїв і знижок.

Національний банк України створює можливості

для застосування безпаперових технологій на ринку фінансових послуг та розширенню кола учасників цього ринку, у касах яких може бути виданий переклад з-за кордону, повідомляє прес-служба НБУ.

Для цього Правління Національного банку внесло зміни до Правил здійснення переказів за межі України і в Україні фізичних осіб за поточними валютними неторговельними операціями та їх виплати в Україні.

По-перше, банкам і їх клієнтам (фізичним особам-резидентам) надається можливість застосовувати сучасні комунікаційні технології Paperless під час переказів іноземної валюти. Так, клієнти банків зможуть подавати електронні копії підтверджуючих документів для здійснення переказів іноземної валюти за межі України з поточних рахунків в іноземній валюті. А банки зможуть створювати електронні копії підтверджуючих документів, представлених фізичними особами для здійснення переказу в паперовій формі, для їх подальшого зберігання.

По-друге, фізичні особи отримують можливість за допомогою міжнародної платіжної системи ініціювати у гривні переказ в іноземній валюті за межі України, а також за рішенням відправника переказу, ініційований з-за кордону в іноземній валюті, отримати такий переказ в Україні у гривні (тобто у валюті, відмінній від валюти його ініціювання).

Зазначені зміни затверджені постановою Правління Національного банку України № 62 «Про затвердження Змін до Правил здійснення за межі України та в Україні переказів фізичних осіб за поточними валютними неторговельними операціями та їх виплати в Україні» від 07 червня 2018 р.

Статистика показує, що порівняно з 2016 р. у 2017 р. обсяг грошових переказів в Україну зменшився на 4,4 %.

Попри відносини з Росією, Україна веде найактивніший грошовий обмін саме з цією країною. Далі найбільше переказом у країну заходить зі США (у 2017 р. до України зайшло 370 млн дол.). Крім того, великі суми українці відправляють додому з Ізраїлю, Італії та Польщі.

На сьогодні українські моряки і їх роботодавці для переказу заробітної плати в Україні користуються банківською системою SWIFT.

Останнім часом труднощі у переказі грошей додому відчувають кримські моряки. Нагадаємо, що з 2014 р. система SWIFT на території Криму не працює. Відкривши доларовий або євровий рахунок у будь-якому банку на території Криму й надавши його судовласнику у разі підписання контракту, – моряка просять надати новий рахунок для переказу зарплати. Банки-кореспонденти відмовляють у переказі грошей на такі рахунки. Як варіант, моряки можуть поїхати на материкову територію України або Росії і відкрити там рахунок. Але все одно навіть після того, як гроші на рахунок надійдуть, – моряки натрапляють на труднощі у знятті їх із рахунку і вивезенні в Крим.

Згідно з чинною на сьогодні постановою Правління Нацбанку України від 3 листопада 2014 р. № 699, фізичним особам з окупованої території (в документі вона позначена як «територія вільної економічної зони «Крим») на материкову Україну й назад

заборонено провозити російські рублі в кількості більше ніж 10000 грн в еквіваленті.

Для гривень, доларів і євро «митну стелю» встановлено на рівні до 10000 євро на людину (цю суму можна перерахувати в еквіваленті на будь-яку іншу валюту, крім валюти РФ). Якщо ця сума вище, необхідно заповнити письмову декларацію.

У банку Райффайзен Банк Аваль моряки відкривають свої рахунки, але рідше. Валютний рахунок тут відкривають за 50 грн. Якщо моряк хоче відкрити картковий рахунок у валюті, за відкриття карти він заплатить 185 грн. Карта видається на 4 роки. За переказу грошей від компанії-роботодавця на картковий рахунок моряка банком комісія не стягується. Але коли моряк буде знімати зарплату зі свого рахунку, з нього візьмуть комісію в 1 % від суми, що знімається.

У тому разі, якщо в моряка відкритий доларовий некартковий рахунок, то у разі зняття грошей у відділенні банку з нього знімуть комісію 1,5 % від загальної суми. Але не менше 5 дол.

Під час зняття суми більше ніж 200 тис. грн (в еквіваленті) у моряка в даному банку запросять документи, що підтверджують джерело доходу (переказ від родичів, заробітна плата, продаж будинку тощо).

Суму понад 5 тис. дол. потрібно замовити в банку за добу.

У разі відкриття рахунку в банку «КРЕДІ АГРІКОЛЬ БАНК» моряка можуть порадувати спеціальною програмою. Дане фінансова установа пропонує послугу «Карта моряка». Вона популярна у портових містах, як уточнили в банку, і має деякі переваги для моряків.

Існує кілька класів «Карти моряка» і залежно від класу з власника картки щомісяця стягується комісія – від 5 до 20 грн.

Такий картковий рахунок можуть відкрити тільки моряки. Під час відкриття рахунку у банку попросять цивільний паспорт, ідентифікаційний код і паспорт моряка.

Картковий рахунок відкривається на 2 роки безкоштовно. Комісію стягують тільки за випуск пластикової карти – від 100 до 1600 грн (залежить від класу карти). Усі карти іменні й на її відкриття банку знадобитися від 5 до 10 робочих днів.

Якщо з даної карти в «рідних» банкоматах знімати гроші, то комісія складе 0,5 % від суми + 60 центів. Якщо гроші знімаються в банкоматі іншого банку – комісія буде 1,5 % від суми + 1 долар.

У банку «ПІВДЕННИЙ» про моряків також подбали. Для них діє спеціальний тарифний пакет «Карта моряка».

Під час відкриття такого рахунку моряку необхідно надати: цивільний паспорт та ідентифікаційний код, посвідчення моряка або його копію, і довідку з кріюінгу.

Після надання необхідних документів моряку безкоштовно видають платіжну «карту моряка», конвертація валют у розрахунках карткою буде здійснюватися безкоштовно. Внутрішньобанківська довіреність до рахунку моряка також буде безкоштовною.

Переваги тарифних пакетів для моряків:

– Можливість безкоштовного оформлення платіж-

ної картки.

– Платіжні картки VISA/Mastercard (на вибір), оснащені чипом і безконтактним носієм. Безпечні розрахунки з [Apple Pay](#), [Google Pay](#).

– SMS-повідомлення про рух коштів із послугою Mobi-Card.

– Без сплати комісії за конвертацію.

– Зняття готівки в банкоматах і терміналах банку – безкоштовно.

– Оформлення банківської довіреності – безкоштовно.

– Можливість зняття готівки за кордоном без комісії – 1 операція на календарний місяць.

– Зручний обмін валюти, оплата платежів онлайн в інтернет-банкінгу – підключення безкоштовно.

– **Ощадний рахунок** із підвищеними процентами.

– Оформлення додаткових карток – за бажанням.

– Додаткові послуги (страхування, сервіси в аеропорту).

Можливі наслідки для клієнта у разі користування платіжними картками:

• Під час оформлення та обслуговування пакетів послуг із відкриттям поточних рахунків із використанням електронних платіжних засобів – платіжних карток, здійсненні платіжних операцій із картками для списання або зарахування коштів можуть виникати комісії як із боку банку-емітента картки, так і з боку інших банків з урахуванням витрат, пов'язаних із тарифами інших банківських установ України.

• У разі невиконання клієнтом обов'язків за Договором комплексного банківського обслуговування фізичних осіб та/або додатків до нього призупинити розрахунки за карткою (заблокувати) та/або визнати її недійсною до моменту усунення зазначених порушень, а також вимагати дострокового виконання боргових зобов'язань загалом або у визначеній банком частці, зокрема через договірне списання сум повернення заборгованості за рахунок коштів на інших рахунках клієнта в банку, а також передати інформацію про заборгованість до кредитного бюро / Кредитного реєстру Національного банку України стосовно негативної кредитної історії, що може враховуватися банком під час прийняття рішення відносно надання кредиту в майбутньому, звернутись до судових органів у порядку, визначеному законодавством України.

• Ризик шахрайства, пов'язаного з несанкціонованим використанням даних картки або клієнта.

• Ризик, пов'язаний із небезпечними розрахунками карткою в мережі Інтернет.

• Ризик, пов'язаний із невиконанням правил користування банкоматом.

Банку забороняється вимагати від клієнта придбання будь-яких товарів чи послуг у банку або спорідненої чи пов'язаної з ним особи як обов'язкову умову надання цих послуг (крім надання пакета банківських послуг).

Банк не має права вносити зміни до укладених із клієнтами договорів в односторонньому порядку, якщо інше не встановлено договором або законом.

Пакет документів для відкриття Пакетів Послуг:

– паспорт громадянина України;

- довідка про присвоєння реєстраційного номера облікової картки платника податків (ПН);
- паспорт моряка (або інший документ, який підтверджує відношення до судноплавної галузі).

Особливості кредитування моряків в Україні

Пропозиція надається морякам із загальним плавстажем від 6-ти місяців, які отримують дохід за контрактом на свій рахунок або на рахунок члена сім'ї або родича, відкритий у банку України відповідно до програми кредитування «Моряки».

Вік позичальника – від 21 років. Максимальний вік позичальника на момент повного повернення кредиту – 65 років.

Позичальник має право в будь-який час повністю або частково достроково повернути споживчий кредит, зокрема шляхом збільшення суми періодичних платежів, без будь-якої додаткової плати, пов'язаної з достроковим поверненням. Позичальник у разі дострокового повернення споживчого кредиту сплачує кредитором відсотки за користування кредитом і вартість усіх послуг, пов'язаних з обслуговуванням і погашенням кредиту за період фактичного користування кредитом.

Клієнт має право відмовитися від Заяви-договору про надання послуг (якщо це передбачено чинним законодавством України) і достроково розірвати цей Договір і закрити рахунки на підставі письмової заяви (крім випадків, коли дострокове закриття рахунків / відмова / розірвання договору заборонено чинним законодавством), за умови відсутності заборгованості перед Банком, що діють Заяв-договорів / договорів і повернення на вимогу Банку всіх платіжних карт, зокрема оформлених довіреним особам Клієнта. Цей Договір вважається розірваним у день закриття всіх рахунків і повного виконання зобов'язань за цим Договором.

Позичальник має право упродовж 14 (Чотирнадцяти) календарних днів із дня укладення кредитного договору відмовитися від кредитного договору без пояснення причин на підставі письмової заяви у порядку, передбаченому ст. 15 Закону України «Про споживче кредитування». Водночас Позичальник не має права відмовитися від кредитного договору в разі, якщо на момент відмови позичальника від кредитного договору відбулося придбання робіт (послуг), передбачених умовами кредитного договору.

Документи для оформлення:

- паспорт громадянина України (позичальника й чоловіка/дружини/поручителя);
- ідентифікаційний номер платника податків (позичальника й чоловіка / дружини / поручителя);
- свідоцтво про шлюб / розлучення (за наявності);
- посвідчення / паспорт моряка і/або Послужна книга позичальника;
- останній підписаний контракт;
- виписка про отримання доходу за контрактом із рахунку в банку України за останні 12 місяців;
- для поручителів – документ, що підтверджує отримання доходів (за наявності).

Можливі наслідки для клієнта у разі користування споживчими кредитами:

- Висновок і обслуговування за договором про

надання споживчого кредиту згідно з певними програмами кредитування вимагає сплати позичальником послуг банку і/або третіх осіб.

- Ризик несвоєчасного виконання зобов'язань за договором про надання споживчого кредиту в разі неналежного ознайомлення клієнта з умовами / документами перед укладенням кредитного договору та / або за договором іпотеки (застави, поруки).

- Ризик шахрайства, пов'язаного з несанкціонованим використанням ідентифікаційних документів / даних клієнта.

- У разі порушення позичальником умов кредитного договору позичальник сплачує неустойку (штраф, пеню).

- У певних кредитних договорах та/або договором іпотеки (застави, поруки) випадках банк має право: вимагати дострокового погашення платежів за кредитом та відшкодування збитків, завданих йому порушенням зобов'язання, звернути стягнення на передане в іпотеку житло, майнові права на нього або інше нерухоме/рухоме майно відповідно до законодавства України, а в разі недостатності коштів, отриманих від реалізації переданого в іпотеку (заставу) майна для погашення вимоги за договором про надання споживчого кредиту, на особисте майно клієнта може бути звернено стягнення для погашення кредиту; звернутися до судових органів у порядку, визначеному законодавством України.

Банк має право передати інформацію про заборгованість у кредитне бюро / Кредитний реєстр Національного банку України, зокрема стосовно негативної кредитної історії, яка може враховуватися банком у прийнятті рішення про надання кредиту в майбутньому.

Валютні ризики: покупка-продаж валюти для виконання зобов'язань за кредитним договором здійснюється за ініціативою банку виключно під час довірчого списання коштів із рахунків клієнта. Під час купівлі-продажу валюти банк застосовує поточний ринковий курс на дату покупки-продажу валюти, водночас комісія банку у разі купівлі/продажу іноземної валюти за гривні стягується відповідно до тарифів банку.

Банку забороняється вимагати від клієнта придбання будь-яких товарів або послуг у банку, а також спорідненої чи пов'язаної з ним особи як обов'язкову умову надання цих послуг (крім надання пакету банківських послуг).

Банк не має права вносити зміни до укладених із клієнтами договору в односторонньому порядку, якщо інше не встановлено договором або законом.

ВИСНОВКИ

Грамотна організація валютних переказів в Україну та закордон – важлива складова успішного кріюінгового бізнесу. Останнім часом у системі грошово-кредитного регулювання важливе місце посідає валютна складова. Коли ми говоримо про валютну стабільність у зв'язку зі стабільністю національної грошової одиниці, то насамперед мають чітко знати обсяги іноземної валюти на руках у населення та мотиви її збереження. Курс гривні до долара США хоча до останнього часу й не визначався як інстру-

мент грошово-кредитної політики, але фактично ним став уже давно. А тому не варто в довгостроковому періоді шукати відповіді на запитання: має він зростати чи знижуватися? У його динаміці є власні закономірності, які НБУ здатен оперативно враховувати і формувати необхідні межі коливань. Але державі варто надавати морякам вигідні валютні послуги. Моряки привозять в Україну приблизно 50 % усієї валюти, за рахунок якої країна тримає курс на одному рівні. Якщо Україна посилить контроль за валютним регулюванням кривігів, то втратить велику частку валютних надходжень.

Список використаних джерел

1. Банківська енциклопедія / під ред. А.М. Мороза. К.: Ельтон, 1993 р.
2. Комерційні банки в Україні. К.: Вища школа, 1990. 62 с.
3. Мороз А. Основи банківської справи, К.: Лібра, 1994 р.
4. Закон України «Про банки і банківську діяльність» від 7 грудня 2000 р. *Законодавчі й нормативні акти з банківської діяльності*. 2001.
5. Інструкція про порядок регулювання діяльності банків в Україні, затверджена постановою Правління НБУ № 368 від 28.08. 2001 р.
6. Положення НБУ «Про кредитування» Затверджено постановою Правління НБУ № 246 від 28 вересня 1995 р. *Податки та бухгалтерський облік*. 2000. № 59. ст. 715.
7. Про затвердження Положення про порядок формування та використання банками України резервів для відшкодування можливих втрат за активними банківськими опера-

ціями. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0231-12#n46>

8. Василюк О. В. Банківські операції. К. 2002. 255 с.

9. Основи лізингу / В.І. Мітенко та ін. *Серія «Бібліотека банкіра»*. К.: Т-во «Знання», КОО, 1997. 138 с.

References

1. Banking encyclopedia / ed. A.M. Moroz. Kyiv: Elton, 1993. (in Ukrainian).
2. Commercial banks in Ukraine. Directory. Kyiv: Higher school, 1990. 62 p. (in Ukrainian).
3. Moroz A. Fundamentals of banking, Kyiv: Libra, 1994. (in Ukrainian).
4. Law of Ukraine «On Banks and Banking» of December 7, 2000. *Legislative and regulatory acts on banking*. 2001. (in Ukrainian).
5. Instruction on the procedure for regulating the activities of banks in Ukraine, approved by the resolution of the Board of the NBU № 368 of 28.08.2001 (in Ukrainian).
6. Regulations of the NBU «On Lending» Approved by the Resolution of the Board of the NBU № 246 of September 28, 1995. *Taxes and Accounting*. 2000. № 59. art. 715. (in Ukrainian).
7. On approval the Regulations on the procedure for forming and using the reserve for compensation of possible losses on credit operations of banks. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0231-12#n46> (in Ukrainian).
8. Vasiurenko O.V. Banking operations. Kyiv, 2002. 255 p. (in Ukrainian).
9. Basics of leasing / V.I. Mitenko, et.al. *Series «Banker's Library»*. Kyiv: TV «Knowledge», KOO, 1997. 138 p. (in Ukrainian).

ОЛЕЙНИКОВА
Олена Олексіївна
ms.oleyna@gmail.com

ПАНЧЕНКО
Марія Олександрівна
mary1@ukr.net

ГІНДА
Тетяна Олександрівна

старший викладач, Одеський
національний політехнічний
університет

к.е.н., доцент, Одеський національний
політехнічний університет

магістр, Одеський національний
політехнічний університет

УДК 338.45

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ОЦІНКИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

METHODOLOGICAL ASPECTS OF EVALUATION OF COMPETITIVENESS OF THE ENTERPRISE

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).4](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).4)

OLEINYKOVA Olena Oleksiivna – Senior Lecturer, Odesa National Polytechnic University

PANCHENKO Mariia Oleksandrivna – PhD in Economics, Associate Professor, Odesa National Polytechnic University

HINDA Tetiana Oleksandrivna – master, Odesa National Polytechnic University

Обґрунтовано сучасні підходи та практичні рекомендації, спрямовані на визначення сутності оцінки конкурентоспроможності підприємства. Акцентовано увагу на значенні конкурентоспроможності підприємств у загальному економічному розвитку країни. Запропоновано послідовність дій під час оцінки конкурентоспроможності продукції. Визначено методичні аспекти оцінки конкурентоспроможності підприємства, приведена класифікація методів оцінювання конкурентоспроможності та вибір оптимального методу.

* * *

Обоснованно современные подходы и практические рекомендации, направленные на определение сущности оценки конкурентоспособности предприятия. Акцентировано внимание на значении конкурентоспособности предприятий в общем экономическом развитии страны. Предложена последовательность действий при оценке конкурентоспособности продукции. Определены методические аспекты оценки конкурентоспособности предприятия, приведена классификация методов оценки конкурентоспособности и выбор оптимального метода.

* * *

Introduction. In modern conditions of formation and development of market relations before each enterprise there is a problem of an estimation of a level of competitiveness in order to strengthen a competitive position and to offer effective directions of increase.

The purpose of the paper is to analyze the methodological foundations of the competitiveness of the enterprise as a starting point for further development, the ability to achieve strategic goals and objectives.

Results. Modern approaches and practical recommendations aimed at determining the essence of assessing the competitiveness of the enterprise are substantiated. Emphasis is placed on the importance of enterprise competitiveness in the overall economic development of the country. The sequence of actions during the assessment of product competitiveness is offered. The methodological aspects of assessing the competitiveness of the enterprise are determined, the classification of methods of assessing the competitiveness and the choice of the optimal method are given.

Conclusion. Improving the state of the country's economy cannot happen without increasing the competitiveness of enterprises themselves. Proper assessment of the company's competitiveness allows management to identify key competitors, analyze their behavior strategy, see their own place in the market and develop their own strategy for further behavior to neutralize competitors and increase their profits.

Ключові слова: конкурентоспроможність, оцінка конкурентоспроможності підприємства, підприємство, стратегія, конкуренція, конкурентне середовище

Ключевые слова: конкурентоспособность, оценка конкурентоспособности предприятия, предприятие, стратегия, конкуренция, конкурентная среда

Keywords: competitiveness, assessment of the competitiveness of the enterprise, enterprise, strategy, competition, competitive environment

ВСТУП

У сучасних умовах становлення й розвитку ринкових відносин перед кожним підприємством постає проблема оцінювання рівня конкурентоспроможності для того, щоб посилити конкурентну позицію та запропонувати ефективні напрями підвищення. Оцінювання конкурентоспроможності є вихідним етапом для роз-

роблення стратегічних альтернатив стосовно підвищення конкурентних позицій підприємства.

МЕТА статті – аналіз та вдосконалення методичних засад оцінки конкурентоспроможності підприємства як вихідного етапу перспективи подальшого розвитку, можливості досягнення стратегічних цілей та виконання завдань.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Теоретичною й методологічною основою статті виступають дослідження вітчизняних та іноземних фахівців у галузі формування стратегії диверсифікації діяльності підприємств, а також законодавчі акти й нормативні документи Президента України, Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України з економічних питань. Під час проведення дослідження використані методи діалектичного аналізу та синтезу, логічний та системний підходи, а також, методи логічного узагальнення, порівняння та формалізації.

РЕЗУЛЬТАТИ

Оцінювання конкурентоспроможності дозволяє визначити не лише наявний стан показників, а й необхідні завдання для підвищення конкурентоспроможності продукції. Вона може відбуватися за наступними

напрямами: дослідження кон'юнктури (попит та пропозиція, ціни на ринку, канали збуту), аналіз якісних та кількісних показників продукції, визначення основних конкурентних переваг товару, економічних показників для визначення конкурентоспроможності та обрання зразка для порівняння [3].

Аналіз літератури свідчить, що на сьогодні розроблено значну кількість методів оцінки конкурентоспроможності продукції, які можна класифікувати за різними критеріями. Існує кілька методик оцінювання конкурентоспроможності продукції підприємства. Оскільки якість продукції стає однією з основних характеристик продукції підприємства, то варто розглянути методи оцінювання конкурентоспроможності, що ґрунтуються на порівнянні зі зразком для визначення відносного рівня якості. Розглянемо ці методи у табл. 1.

Таблиця 1

Класифікація методів оцінки конкурентоспроможності продукції

Критерій	Види методів
За принципом, що використовується	– органолептичні, реєстраційні, вимірювальні, соціологічні; – експериментальні; – розрахункові; – статистичні; – аналітичні; – маркетингові.
За номенклатурою	– прямі; – непрямі.
За стадією життєвого циклу	– методи, які використовуються переважно на етапі проектування та виробництва продукту; – методи, що переважно використовують на етапі реалізації та експлуатації продукції.
За способом відбору важливих аспектів товару	– відбір проводиться суб'єктами оцінки; – відбір проводиться на основі експертного опитування з числа внутрішніх та зовнішніх експертів; – відбір проводиться на основі думки репрезентативної вибірки споживачів.
За показниками оцінки	– диференційований; – комплексний; – змішаний.
За формою представлення результатів	– розрахунково-аналітичний; – матричний метод (наприклад, «Матриця Нільсона»); – графічний метод.

Оцінювання конкурентоспроможності товару охоплює такі етапи:

- аналіз ринку і вибір найбільш конкурентоспроможного товару – взірця як бази для порівняння й визначення рівнів конкурентоспроможності певного товару;
- визначення набору порівняльних параметрів загальних товарів;
- розрахунок інтегрального показника конкурентоспроможності певного товару [3].

Від вибору бази порівняння значною мірою залежить правильність результату оцінки конкурентоздатності продукції і прийняті надалі управлінські рішення. Базою порівняння можуть виступати: потреба покупців; величина необхідного корисного ефекту; конкуруючий товар; гіпотетичний зразок; група аналогів [2].

Значно частіше за базу порівняння приймається група аналогів, відібраних із погляду узгодження класифікаційних параметрів зразка й оцінюваної продукції, з яких вибираються найбільш представницькі, а потім прогресивні виробниці, що мають найкращу

перспективу для подальшого розширення обсягу продажів.

Оцінювання конкурентоздатності товару проводиться шляхом зіставлення параметрів аналізованої продукції з параметрами бази порівняння. Порівняння проводиться у групах технічних і економічних параметрів. В оцінюванні використовуються диференціальний і комплексний, змішаний методи оцінювання.

Диференціальний метод оцінювання конкурентоздатності заснований на використанні одиничних параметрів аналізованої продукції й бази порівняння та їх зіставленні [4].

Якщо за базу оцінювання приймається потреба, то розрахунок одиничного показника конкурентоздатності здійснюється за формулою (1):

$$q_i = \frac{P_i}{P_{i0}} \cdot 100\%, \quad (1)$$

де q_i – одиничний параметричний показник конкурентоздатності за параметром;

P_i – величина i -го параметра для аналізованої продукції;

P_{i0} – величина i -го параметра, за яким потреба задовольняється цілком.

Оскільки параметри можуть оцінюватися різним способом, то у разі оцінювання за нормативними параметрами одиничний показник приймає тільки два значення 1 чи 0.

Якщо за базу оцінювання приймається зразок, розрахунок одиничного показника конкурентоздатності проводиться за формулами (2) і (3):

$$q_i = \frac{P_i}{P_{i0}} \cdot 100\%, \quad (2)$$

$$q'_i = \frac{P_{i0}}{P_i} \cdot 100\%, \quad (3)$$

де q'_i , q_i – одиничний показник конкурентоздатності в i -му технічному параметрі.

З формул (2) і (3) вибирають ту, в якій росту одиничного показника відповідають підвищення конкурентоздатності. Якщо технічні параметри продукції не мають кількісної оцінки, для додання цим параметрам кількісних характеристик використовуються експертні методи оцінювання в балах.

Диференціальний метод дозволяє лише констатувати факт конкурентоздатності аналізованої продукції чи наявності в неї недоліків порівняно з товаром аналогом. Він, однак, не враховує вплив на перевагу споживача під час вибору товару вагомості кожного параметра [4].

Для усунення цього недоліку використовується комплексний метод оцінки конкурентоздатності. Він ґрунтується на застосуванні комплексних показників чи зіставленні питомих корисних ефектів аналізованої продукції та зразка [3].

Розрахунок групового показника за нормативними параметрами здійснюється за формулою (4):

$$I_{\text{НП}} = \prod_{i=1}^n q_{\text{Ні}}, \quad (4)$$

де $I_{\text{НП}}$ – груповий показник конкурентоздатності в нормативних параметрах;

$q_{\text{Ні}}$ – одиничний показник конкурентоздатності в i -му нормативному параметрі, що розраховується за формулою (1);

n – кількість параметрів.

Відмінною рисою даної формули є те, що якщо хоча б один з одиничних показників дорівнює 0, що означає невідповідність параметра обов'язковій нормі, то груповий показник також дорівнює 0. Очевидно, що товар за цих умов буде неконкурентоспроможним.

Розрахунок групового показника за технічними параметрами (крім нормативних) здійснюється за формулою (5):

$$I_{\text{ТП}} = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a_i, \quad (5)$$

де $I_{\text{ТП}}$ – груповий показник конкурентоздатності у технічних параметрах;

a_i – вагомість i -го параметра в загальному наборі з n технічних параметрів, що характеризують потребу.

Отриманий груповий показник $I_{\text{ТП}}$ характеризує ступінь відповідності даного товару існуючій потреби у всьому наборі технічних параметрів, – чим він вище, тим загалом повніше задовольняються потреби споживачів. Основою для визначення вагомості кожного технічного параметра у загальному наборі є експертні оцінки, засновані на результатах маркетингових досліджень [1].

Розрахунок групового показника за економічними параметрами здійснюється на основі визначення повних витрат споживача на придбання і споживання (експлуатацію) продукції.

Повні витрати споживача визначаються за формулою (6):

$$Z = Z_c + \sum_{i=1}^T C_i, \quad (6)$$

де Z – повні витрати споживача на придбання і споживання (експлуатацію) продукції;

Z_c – одноразові витрати на придбання продукції;

C_i – середні сумарні витрати на експлуатацію продукції, що відносяться до i -го року її служби;

T – термін служби, роки.

Водночас визначимо середні сумарні витрати на експлуатацію продукції, що відносяться до i -го року її служби за формулою (7):

$$C_i = \sum_{j=1}^n C_j, \quad (7)$$

де C_j – експлуатаційні витрати в j -ій статті;

n – кількість статей експлуатаційних витрат.

У тому випадку, якщо продукція може бути продана після експлуатації, повні витрати повинні бути зменшені на величину виторгу за неї (відповідно показник для даної статті вводиться у формулу зі знаком мінус).

Розрахунок групового показника за економічними параметрами розраховується за формулою:

$$I_{\text{ЕП}} = \frac{Z}{Z_0}, \quad (8)$$

де $I_{\text{ЕП}}$ – груповий показник за економічними параметрами;

Z , Z_0 – повні витрати споживача відповідно до оцінюваної продукції та зразку.

Формули (6) і (8) не враховують коефіцієнта приведення експлуатаційних витрат до розрахункового року, тому що відносини повних витрат деякою мірою компенсують вплив коефіцієнта приведення на величину $I_{\text{ЕП}}$ [4].

У разі потреби обліку коефіцієнта приведення експлуатаційних витрат формули (6) і (8) приймають вид:

$$Z = Z_c + \sum_{i=1}^T C_i \cdot a_i. \quad (9)$$

Відповідно підрахунок групового показника за економічними параметрами проводиться за формулою:

$$I_{EP} = \frac{3_c + \sum_{i=1}^T C_i \cdot a_i}{3_{oc} + \sum_{i=1}^T C_{oi} \cdot a_i}, \quad (10)$$

де I_{EP} – груповий показник за економічними параметрами;

3 , 3_0 – одноразові витрати на придбання відповідно аналізованої продукції і зразка;

C_i , C_{oi} – сумарні витрати на експлуатацію чи споживання відповідно аналізованої продукції і зразка в i -ом році;

T – термін служби товару;

a_i – коефіцієнт приведення експлуатаційних витрат

до розрахункового року.

Розрахунок інтегрального показника конкурентоздатності виконується за формулою (11):

$$IPK = I_{HP} \cdot \frac{I_{TP}}{I_{EP}}. \quad (11)$$

За змістом показник IPK відбиває розходження між порівнюваною продукцією в споживчому ефекті, що приходить на одиницю витрат покупця у придбанні і споживанні виробу.

Якщо $IPK < 1$, то розглянутий товар поступається зразку з конкурентоздатності, а якщо $IPK > 1$, то перевершує, у разі рівної конкурентоздатності $IPK = 1$ [1].

Змішаний метод оцінки є сполученням диференціального й комплексного методів. У разі змішаного методу оцінювання конкурентоздатності використовується частина параметрів розрахованих диференціаль-

ним методом і частина параметрів, розрахованих комплексним методом [2].

Цей підхід є загальноживимим і розповсюдженим, принаймні, у вітчизняній літературі. Варто зазначити його істотний недолік, споживчі властивості товару та їхній набір визначаються не враховуючи думки споживача. Дійсно, як випливає з наведених вище розрахункових значень, апріорно передбачається, що покращення кожної з характеристик товару автоматично підвищує його конкурентоздатність.

Економічна практика, однак, уже давно показала, що споживачі на ринку не виступають єдиним цілим, вони по-різному реагують навіть на той самий товар із тими самими властивостями, й цю властивість необхідно враховувати у теоретичних розробках, присвячених конкурентоздатності продукції. Саме ця обставина враховується маркетингологами у разі сегментування ринку й позиціонуванні товару. Виходить, для того щоб визначити конкурентоздатність товару, мало просто порівняти його властивості з властивостями конкурентів. Необхідно вивчити поведінку споживачів і їхню реакцію на товар [2].

У такий спосіб конкурентоздатність товару на різних сегментах споживчого ринку є зовсім різною. Отже, для інформаційного забезпечення конкурентоздатності товару необхідно здійснити правильну сегментацію споживчого ринку і виявити відношення споживачів кожного сегмента до тих властивостей товару, що складають його конкурентні позиції. Інформацію про методи оцінювання конкурентоспроможності продукції наведено у табл. 2.

Таблиця 2

Порівняльна характеристика методів оцінювання конкурентоспроможності продукції

Метод	Опис	Переваги	Недоліки
Диференціальний	Здійснюється порівняння одиничних параметрів еталону й обраної продукції для оцінювання.	– дозволяє визначити параметри, що забезпечують відповідний рівень конкурентоспроможності або навпаки; – точність у розрахунку.	– складність збору інформації; – не враховує вплив параметрів продукції на вибір споживача; – оцінка впливу параметрів може містити значну похибку; – статичний.
Комплексний	Використовується, якщо у характеристиці якості товару застосовуються сукупні параметри, які описують певну властивість товару.	– простий у застосуванні; – доступність необхідної для оцінювання інформації; – дозволяє оцінити окремі властивості товару.	– оцінка впливу параметрів є неточною; – статичний.
Змішаний	Цей метод поєднує в собі характерні риси та методичні засади диференціального й комплексного методів, у його розрахунку використовують найбільш важливі одиничні показники; інші одиничні показники групуються, для кожної групи визначається свій показник; на основі одержаної вибірки групових та одиничних показників якості оцінюється рівень конкурентоспроможності за допомогою диференціального методу.	– оцінка найбільш важливих одиничних показників; – точність оцінки конкурентоспроможності.	– не враховує динаміки розвитку продукту та потреб споживача; – складність математичного розрахунку; – статичний.

Їхній детальний аналіз дає можливості визначити, що найбільшу цікавість та практичну доцільність являють комплексний та змішаний, оскільки вони забезпечують розрахунок інтегрального показника. Інтегральний показник має важливе значення, оскільки дає можливість відслідковувати динаміку зміни показника конкурентоспроможності у часі та просторі. Крім того, він закладає засади для відпрацювання відповідних управлінських рішень як основи реалізації стратегії й тактики конкурентоспроможності.

ВИСНОВКИ

Покращення стану економіки країни не може відбуватися без підвищення конкурентоспроможності самих підприємств. Правильна оцінка конкурентоспроможності підприємства дає змогу керівництву виявити головних конкурентів, проаналізувати їх стратегію поведінки, побачити власне місце на відповідному ринку та розробити власну стратегію подальшої поведінки відносно нейтралізації конкурентів та збільшення власного прибутку.

Список використаних джерел

1. Портер М. Международная конкуренция / по ред.

В.Д. Щетинина. Москва: Международные отношения, 1993. 896 с.

2. Шинкаренко В.Г. Управление конкурентоспособностью предприятия. Харьков: ХНАДУ, 2003. 186 с.

3. Малік М.Й. Конкурентоспроможність аграрних підприємств: методологія і механізми: монографія. Київ: Інститут аграрної економіки, 2007. 270 с.

4. Россіхіна О.Є. Основні фактори конкурентоспроможності підприємства. *Держава та регіони. Серія: Державне управління*. 2010. Вип. 2. С. 184–187.

References

1. Porter M. International competition / ed. V.D. Shchetinin. Moscow: International relations, 1993. 896 p. (in Russian).

2. Shinkarenko V.G. Managing the Competitiveness of Enterprises. Kharkiv: Kharkiv National Automobile Road University, 2003. 186 p. (in Russian).

3. Malik M.Y. Competitiveness of agrarian enterprises: methodology and mechanisms: monograph. Kyiv: Institute of Agrarian Economics, 2007. 270 p. (in Ukrainian).

4. Rossikhina O.Y. The main factors of enterprise competitiveness. *State and regions. Series: Public Administration*, 2010. Vol. 2. pp. 184–187. (in Ukrainian).

ПОЛЕНКОВА

Марина Володимирівна

УДК 633/635+[330.34.014–026.16:338.43(477)]–025.15

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ,
ЩО СПЕЦІАЛІЗУЮТЬСЯ НА РОСЛИННИЦТВІ В УКРАЇНІTRENDS OF DEVELOPMENT OF AGRICULTURAL ENTERPRISES
SPECIALIZING IN PLANT PRODUCTION IN UKRAINEк.е.н., доцент, завідувачка
кафедри, Національний
університет "Чернігівська
політехніка"DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).5](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).5)**POLENKOVA Maryna Volodymyrivna** – PhD in Economics, Associate Professor, Head of the department, National University "Chernihiv Polytechnic"

У статті визначено структурний розподіл посівної площі сільськогосподарських культур. Виявлено динаміку виробництва культур зернових та зернобобових, буряка цукрового, соняшника, картоплі, культур овочевих, культур плодових та ягідних. Проведено кластеризацію регіонів України за схожими умовами розвитку підприємств аграрного сектору, що спеціалізуються на рослинництві. За результатами аналізу виокремлено три кластери, що дало привід стверджувати про можливість формування (розроблення) спільних ефективних організаційно-економічних механізмів для активізації розвитку підприємств рослинництва, сприятливих для впровадження в межах кластера.

* * *

В статье определено структурное распределение посевной площади сельскохозяйственных культур. Выведено динамику производства культур зерновых и зернобобовых, свеклы сахарной, подсолнечника, картофеля, культур овощных, культур плодовых и ягодных. Проведено кластеризацию регионов Украины по сходным условиям развития предприятий аграрного сектора, специализирующихся на растениеводстве. По результатам анализа выделены три кластера, что дало повод утверждать о возможности формирования (разработки) совместных эффективных организационно-экономических механизмов по активизации развития предприятий растениеводства, благоприятных для внедрения в пределах кластера.

* * *

The paper defines the structural distribution of sown area of crops. The dynamics of production of cereals and legumes, sugar beets, sunflowers, potatoes, vegetables, fruits and berries. The clustering of regions of Ukraine under similar conditions of development of the enterprises of the agricultural sector specializing in crop production is carried out. According to the results of the analysis, 3 clusters were identified, which gave rise to the possibility of forming (developing) joint effective organizational and economic mechanisms to enhance the development of crop enterprises, favorable for implementation within the cluster.

In the course of this study, we focus on the development trends of enterprises specializing in crop products. The lion's share (54.7 %) of sown areas falls on cereals and legumes. Technical crops occupy, which is 32.6 %, and potatoes, vegetables and melons – 6.5 %. It is important to note the long-term positive dynamics of production of cereals and legumes and the growth of production can be traced to all categories of farms – in farms and households. The production of sunflower and vegetable crops was also marked by positive dynamics. The decrease was observed in the production of sugar beets, potatoes, fruit and berry crops.

In the context of the study, it is important to identify similar conditions (environment, resources, etc.) for the development of agricultural enterprises between the regions of Ukraine. For this purpose, multifactor statistical analysis (cluster analysis) of key factors of their development was used on the basis of a matrix of 25 selected indicators of development of enterprises specializing in crop production in all regions (600 indicators). To enhance the objectivity of the results, the analysis was conducted in 2010, 2015 and 2019. According to the results of the analysis, taxonomic groups (clusters) were singled out, which made it possible to single out similar regional conditions within each group. Since 2010, there have been significant changes in the regional distribution of Ukraine's agricultural potential. However, during 2015–2019 there is a relative stability in terms of resource provision and use within specific clusters.

According to the results of the analysis, three clusters are distinguished:

I. Volyn, Zakarpattia, Ivano-Frankivsk, Lviv, Rivne, Chernivtsi, as well as Donetsk and Luhansk regions.

II. Dnipropetrovsk, Zhytomyr, Zaporizhia, Kyiv, Mykolaiv, Odesa, Ternopil, Kharkiv, Kherson, Khmelnytsky regions.

III. Vinnytsia, Kirovohrad, Poltava, Sumy, Cherkasy and Chernihiv regions.

Ключові слова: продукція рослинництва, сільськогосподарські підприємства, аграрний сектор, регіони

Ключевые слова: продукция растениеводства, сельскохозяйственные предприятия, аграрный сектор, регионы

Keywords: crop production, agricultural enterprises, agricultural sector, regions

ВСТУП

На сьогодні в аграрному секторі зроблено ще недостатньо для того, щоб Україна змогла гідно відповісти на ті виклики, перед якими вона опинилася. Особливу загрозу для вітчизняного сільського господарства являє очікуване різке загострення конкуренції на світовому агропродовольчому ринку, зокрема

на стратегічно важливому для України ринку ЄС. Виходячи з досвіду країн, що найбільше розвинулися в аграрній економіці, в основу підвищення економічної ефективності функціонування та конкурентоспроможності вітчизняного аграрного сектору на світовому агропродовольчому ринку повинен бути покладений його перехід на інноваційний шлях розвитку. Одночасно повинні вживатися дієві заходи для карди-

нального вдосконалення в аграрному секторі економічних відносин, формуватися ефективні організаційно-економічні механізми господарювання, що дозволять повною мірою реалізувати існуючий потенціал для розвитку виробництва високоякісної сільськогосподарської продукції за мінімальних затрат із врахуванням тенденцій розвитку світового ринку продукції рослинництва та тваринництва. Тому обраний напрям дослідження вважаємо актуальним.

МЕТА роботи – визначення тенденцій розвитку аграрних підприємств, що спеціалізуються на рослинництві в Україні.

РЕЗУЛЬТАТИ

У процесі даного дослідження акцентуємо увагу на тенденціях розвитку підприємств, що спеціалізуються на продукції рослинництва. Левова частка (54,7 %) посівних площ припадає на культури зернові

та зернобобові (15318 тис. га у 2019 р.). Культури технічні займають 9130 тис. га, що становить 32,6 %, а картопля, культури овочеві та баштанні продовольчі – 1828 тис. га (6,5 %) (табл. 1).

Важливо відзначити багаторічну позитивну динаміку виробництва культур зернових та зернобобових (у 2005 р. сільськогосподарськими підприємствами вироблено 28790 тис. т, у 2010 р. – 29779,3 тис. т, 2015 р. – 46506,6 тис. т, 2019 р. – 59982,1 тис. т.), причому зростання обсягів виробництва простежується за всіма категоріями господарств – у фермерських господарствах та господарствах населення. Позитивною динамікою також відзначилося виробництво соняшника та культур овочевих. Зменшення обсягів простежилось на виробництві буряка цукрового, картоплі, культур плодівих і ягідних. (табл. 2).

Таблиця 1

Посівні площі сільськогосподарських культур (тис. га) [сформовано за [1, 2]]

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Культури сільськогосподарські	27173	26044	26952	26902	27026	27585	27699	28001
Частка (%)	100	100	100	100	100	100	100	100
Культури зернові та зернобобові	13646	15005	15090	14739	14401	14624	14839	15318
Частка (%)	50,2	57,6	56	54,8	53,3	53	53,6	54,7
Культури технічні	4187	5260	7296	8350	8852	9259	9266	9130
Частка (%)	15,4	20,2	27,1	31	32,8	33,6	33,4	32,6
Картопля, культури овочеві та баштанні продовольчі	2277	2041	1967	1823	1841	1844	1825	1828
Частка (%)	8,4	7,8	7,3	6,8	6,8	6,7	6,6	6,5

Таблиця 2

Виробництво сільськогосподарських культур за категоріями господарств (тис. т) [сформовано за [1]]

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Підприємства								
Культури зернові та зернобобові	19964,2	28790,4	29779,3	46506,6	52022,2	47905,1	56096,2	59982,1
Буряк цукровий фабричний	11594,1	12145,4	12663,4	9553,8	13348,9	14227,2	13316,6	9658,3
Соняшник	3025,7	3709,9	5585,6	9549,2	11730,1	10596,7	12193,6	13088,6
Картопля	276,7	239,7	482,5	456,0	468,2	429,4	416,4	373,4
Культури овочеві	986,3	780,7	964,6	1281,7	1322,9	1343,9	1357,1	1420,9
Культури плодів та ягідні	264,1	200,1	286,8	411,7	370,5	333,8	556,6	351,1
у т.ч. фермерські господарства								
Культури зернові та зернобобові	1256,4	4082,7	4702,5	7650,2	8880,9	8686,4	10104,9	11489,7
Буряк цукровий фабричний	755,1	1373,1	1154,7	618,9	973,4	1105,0	961,2	459,7
Соняшник	347,3	735,0	1208,5	2167,0	2644,3	2365,3	2811,6	3098,9
Картопля	56,4	84,7	161,3	126,0	120,7	107,4	116,0	94,0
Культури овочеві	82,6	156,1	211,9	282,5	298,4	272,1	253,0	293,9
Культури плодів та ягідні	3,9	10,8	37,0	68,3	95,5	75,5	135,2	99,8
Господарства населення								
Культури зернові та зернобобові	4494,8	9225,1	9491,6	13619,2	14065,8	14011,6	13960,3	15161,1
Буряк цукровий фабричний	1604,7	3322,4	1085,8	777,0	662,4	654,4	651,1	546,2
Соняшник	431,7	996,2	1185,9	1631,9	1896,8	1638,8	1971,6	2165,5
Картопля	19561,4	19222,7	18222,3	20383,3	21282,1	21778,8	22087,6	19895,8
Культури овочеві	4835,0	6514,3	7157,8	7932,3	8091,6	7942,4	8083,1	8266,7
Культури плодів та ягідні	1188,5	1489,8	1459,7	1741,1	1636,8	1714,2	2014,7	1767,8

У контексті дослідження важливим є визначення схожих умов (середовища, ресурсного забезпечення тощо) відносно розвитку підприємств аграрного сектору між регіонами України. Для цього застосовано багатофакторний статистичний (кластерний) аналіз ключових чинників їх функціонування на основі матриці із 25 відібраних індикаторів розвитку підприємств, що спеціалізуються на рослинництві за всіма

регіонами (600 показників):

1. x_1 – площа, з якої зібрано культури зернові та зернобобові;
2. x_2 – обсяги виробництва культур зернових і зернобобових;
3. x_3 – урожайність культур зернових і зернобобових;
4. x_4 – площа, з якої зібрано культури зернобобові;
5. x_5 – обсяги виробництва культур зернобобових;

6. x_6 – урожайність культур зернобобових;
7. x_7 – площа, з якої зібрано культури овочеві;
8. x_8 – обсяги виробництва культур овочевих;
9. x_9 – урожайність культур овочевих;
10. x_{10} – площа насаджень культур плодівих і ягідних;
11. x_{11} – обсяги виробництва культур плодівих і ягідних;
12. x_{12} – урожайність культур плодівих і ягідних;
13. x_{13} – площа насаджень культур зерняткових;
14. x_{14} – обсяги виробництва культур зерняткових;
15. x_{15} – урожайність культур зерняткових;
16. x_{16} – площа насаджень культур кісточкових;
17. x_{17} – обсяги виробництва культур кісточкових;
18. x_{18} – урожайність культур кісточкових;
19. x_{19} – площа ягідників;
20. x_{20} – обсяги виробництва культур ягідних;
21. x_{21} – урожайність культур ягідних;
22. x_{22} – обсяги виробництва культур зернових і

зернобобових на 1 особу;

23. x_{23} – обсяги виробництва картоплі на 1 особу;

24. x_{24} – обсяги виробництва культур овочевих на 1 особу;

25. x_{25} – обсяги виробництва культур плодівих і ягідних на 1 особу).

Для посилення об'єктивності результатів аналіз проводився окремо за 2010 р., 2015 р. та 2019 р.

За результатами аналізу виокремлено таксономічні групи (кластери), що дало можливість відзначити схожі регіональні умови в межах кожної групи (рис. 1).

З 2010 р. відбулися значні зміни в регіональному розподілі аграрного потенціалу у сфері рослинництва в Україні. Проте впродовж 2015–2019 рр. простежується відносна стабільність стосовно ресурсного забезпечення та використання в межах конкретних кластерів (рис. 2).

C_1 – Вінницька; C_2 – Волинська; C_3 – Дніпропетровська; C_4 – Донецька; C_5 – Житомирська; C_6 – Закарпатська; C_7 – Запорізька; C_8 – Івано-Франківська; C_9 – Київська; C_10 – Кіровоградська; C_11 – Луганська; C_12 – Львівська; C_13 – Миколаївська; C_14 – Одеська; C_15 – Полтавська; C_16 – Рівненська; C_17 – Сумська; C_18 – Тернопільська; C_19 – Харківська; C_20 – Херсонська; C_21 – Хмельницька; C_22 – Черкаська; C_23 – Чернівецька; C_24 – Чернігівська області.

Рис. 1. Результати багатомірного статистичного аналізу [розраховано автором]

Рис. 2. Кластеризація регіонів України за схожими умовами розвитку підприємств аграрного сектору, що спеціалізуються на рослинництві [сформовано автором]

Так, за результатами аналізу виокремлюються три кластери:

I. Волинська, Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Рівненська, Чернівецька, а також Донецька та Луганська області.

II. Дніпропетровська, Житомирська, Запорізька, Київська, Миколаївська, Одеська, Тернопільська, Харківська, Херсонська, Хмельницька області.

III. Вінницька, Кіровоградська, Полтавська, Сумська, Черкаська та Чернігівська області.

Отже, на основі застосування багатофакторного статистичного (кластерного) аналізу згруповано регіони України за схожими умовами стосовно розвитку підприємств аграрного сектору, що спеціалізуються на рослинництві. Тому можна стверджувати про наявність можливостей для формування (розробки) спільних ефективних організаційно-економічних механізмів

для активізації розвитку підприємств рослинництва, сприятливих для впровадження в межах кожного кластера (за умови врахування специфіки кожного регіону).

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

2. Офіційне Інтернет-представництво Міністерства розвитку економіки торгівлі та сільського господарства України. URL: <https://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>.

References

1. *State Statistics Service of Ukraine*: Official site. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>. 2019. [in Ukrainian].

2. *Ministry of Economic Development of Trade and Agriculture of Ukraine*: Official Internet representation. Retrieved from <http://minagro.gov.ua>. 2020. [in Ukrainian].

СВИДЛО

Ганна Ігорівна
annasvidlo84@gmail.com

УДК 657:331

ВИКОРИСТАННЯ СТАТИСТИЧНОГО ІНСТРУМЕНТАРІЮ В ОБЛІКУ
ЗАПАСІВ ПІДПРИЄМСТВАUSE OF STATISTICAL TOOLS IN ACCOUNTING INVENTORIES OF THE
ENTERPRISEк.е.н., доцент кафедри,
Харківський національний
економічний університет
імені Семе́на Кузне́цяDOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).6](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).6)**SVYDLO Hanna Ihorivna** – PhD in Economics, Associate Professor of department, Kharkiv National University of Economics after Semen Kuznets

Статтю присвячено пошуку інструментів оптимізації підходів аналізу запасів підприємства. Ефективне використання запасів є передумовою прибуткового функціонування підприємства, а забезпеченість ними є умовою здійснення робіт та послуг. Вивчення підходів аналізу й оцінки запасів підприємства дає можливість виокремити певні недоліки та сильні сторони кожного із підходів з метою їх подальшого комбінування. Підґрунтям для дослідження став пошук шляхів удосконалення підходів аналізу запасів підприємства з урахуванням динамічно мінливого зовнішнього середовища.

* * *

Статья посвящена поиску инструментов оптимизации подходов для анализа запасов предприятия. Эффективное использование запасов является предпосылкой прибыльного функционирования предприятия, а обеспеченность ими является условием осуществления работ и услуг. Изучение подходов анализа и оценки запасов предприятия дает возможность выделить определенные недостатки и сильные стороны каждого из подходов с целью их дальнейшего комбинирования. Основой для исследования стал поиск путей совершенствования подходов для анализа запасов предприятия с учетом динамично изменяющейся внешней среды.

* * *

The paper is devoted to the search for tools for optimizing approaches to the analysis of inventories of the enterprise. Efficient use of stocks is a prerequisite for profitable operation of the enterprise, and their provision is a condition for the implementation of works and services. The study of approaches to the analysis and evaluation of inventories of the enterprise makes it possible to identify certain shortcomings and strengths of each approach in order to further combine them. The basis for the study was the search for ways to improve approaches to the analysis of inventories of the enterprise taking into account the dynamically changing environment. The main purpose of the paper is to improve approaches to accounting and analysis of stocks of enterprises through the use of statistical tools. The methodological and informational basis of the work is scientific works, materials of periodicals, Internet resources and regulations. The study used methods of structural and dynamic analysis, comparison and generalization of data from literature sources. The paper reveals that to assess the company's inventory it is necessary to analyze their composition and structure, take into account that they must be optimal, compare the actual ratio of fixed and current assets with their optimal value. That is, it is important to calculate the company's need for stocks, as well as the intensity of use of production stocks, which will achieve a high level of production and prevent its decline. As part of the study, it is proposed to use operational analysis of stocks using statistical tools that will allow to have information about the current state of stocks and determine their forecast value in future periods. The analysis of volumes and structure of stocks is carried out by means of calculation of absolute and relative sizes. To identify trends in the structure of stocks, it is advisable to use the analytical equation of linear regression noted the need and importance of internal control of stocks and possible ways to improve the efficiency of production stocks at the enterprise.

Ключові слова: запаси, аналіз запасів, облік запасів, статистичний інструментарій, оперативний аналіз запасів**Ключевые слова:** запасы, анализ запасов, учет запасов, статистический инструментарий, оперативный анализ запасов**Keywords:** inventories, inventory analysis, inventory accounting, statistical tools, operational inventory analysis

ВСТУП

В умовах ринкової економіки та динамічного розвитку конкурентного середовища однією з важливих проблем, яка потребує вирішення, є підвищення ефективності використання матеріально-виробничих запасів підприємства. Ефективне використання запасів є передумовою прибуткового функціонування підприємства, а забезпеченість ними є умовою здійснення робіт та послуг. Вивчення підходів аналізу й оцінки запасів підприємства присвячено багато праць іноземних та вітчизняних науковців, І.А. Бланк, Л.А. Богдановська, С.В. Калабухова, Г.М. Мельничук, Є.В. Мних, Г.В. Савицька, Т.А. Талах. З огляду на значущість досліджень вчених, усе ж таки варто зазначити, що на

цей час не існує єдиного універсального підходу до аналізу запасів. Також можна виокремити деякі недоліки в існуючих підходах (рис. 1).

Підґрунтям для дослідження став пошук шляхів удосконалення підходів аналізу запасів підприємства з урахуванням динамічно мінливого зовнішнього середовища.

МЕТОЮ статті є вдосконалення підходів обліку й аналізу запасів підприємств шляхом використання статистичного інструментарію.

Методологічною та інформаційною основою роботи є наукові праці, матеріали періодичних видань, ресурси Internet та нормативно-правові акти.

Рис. 1. Недоліки в напрямках аналізу запасів

У проведенні дослідження використано методи структурно-динамічного аналізу, порівняння та узагальнення даних літературних джерел.

РЕЗУЛЬТАТИ

Методологічні засади формування у бухгалтерському обліку інформації про запаси регулюються П(С)БО 9 «Запаси». Згідно з п. 4 П(С)БО 9 запасами є активи, які:

- утримуються для подальшого продажу (розподілу, передачі) за умов звичайної господарської діяльності;
- перебувають у процесі виробництва з метою подальшого продажу продукту виробництва;
- утримуються для споживання під час виробництва продукції, виконання робіт та надання послуг, а також управління підприємством [1].

Розуміючи роль кожного елементу матеріальних запасів у виробничому процесі, які впливають на використання виробничих потужностей загалом, можна виявити методи та напрями підвищення ефективності використання виробничих потужностей підприємства, що забезпечить зниження витрат і буде сприяти зростанню виробництва праці, однак це є один із можли-

вих напрямів проведення аналізу, адже на цей час не існує єдиної методології оцінки впливу запасів на ефективність показників підприємства.

Для оцінювання забезпеченості підприємства запасами необхідно проводити аналіз їх складу та структури, враховувати те, що вони повинні бути оптимальними, порівнювати фактичне співвідношення основних і оборотних активів із їх оптимальною величиною. Тобто важливо розрахувати потребу підприємства в запасах, а також інтенсивність використання виробничих запасів, що дасть можливість досягнути високого рівня виробництва та не допустити його спаду.

Аналізуючи структуру і склад запасів, обов'язково потрібно враховувати те, що вони повинні бути оптимальними. Щоб досягти цієї оптимальності, треба зробити розрахунки потреби у запасах, налагодити стабільні договірні зв'язки з партнерами, належно забезпечити організацію виробничого процесу [2].

Резюмуючи вище наведене, можна представити складові аналізу запасів з урахуванням декількох векторів (рис. 2).

Рис. 2. Складові аналізу запасів підприємства

Важливою складовою оцінки запасів підприємства є проведення оперативного аналізу, який можливо здійснювати за допомогою статистичного інструментарію.

Аналіз обсягів та структури запасів проводиться

за допомогою розрахунку абсолютних та відносних величин.

У відносних величинах зміна обсягів та структури запасів визначається за допомогою наступних величин:

1) Визначення питомої ваги складових запасів розраховується за допомогою відносної величини структури (співвідношення частини до цілого):

$$BBC = \frac{\text{складові запасів}}{\text{загальна кількість запасів}}, \quad (1)$$

де BBC – відносна величина структури.

2) Темпи зростання та приросту обсягів запасів, можна розраховувати двома способами, відповідно до мети дослідження.

Базисний спосіб – аналіз динаміки запасів до бази порівняння (певного періоду):

$$TP_{\text{баз}} = \frac{y_i}{y_0} \times 100 \%, \quad (2)$$

де $TP_{\text{баз}}$ – темп зростання базисним способом;

y_i – обсяг запасів у поточному періоді;

y_0 – обсяг запасів у базисному періоді.

Ланцюговий спосіб – аналіз динаміки запасів до попереднього періоду:

$$TP_{\text{ланц}} = \frac{y_i}{y_{i-1}} \times 100 \%, \quad (3)$$

де $TP_{\text{ланц}}$ – темп зростання ланцюговим способом;

y_i – обсяг запасів у поточному періоді;

y_{i-1} – обсяг запасів у попередньому періоді.

Абсолютна зміна обсягів запасів визначається за допомогою абсолютного приросту:

$$\Delta y_{\text{баз}} = y_i - y_0, \quad (4)$$

де $\Delta y_{\text{баз}}$ – абсолютний приріст запасів базисним

способом;

$$\Delta y_{\text{ланц}} = y_i - y_{i-1}, \quad (5)$$

де $\Delta y_{\text{ланц}}$ – абсолютний приріст запасів ланцюговим способом.

Також для виявлення тенденцій зміни структури запасів доцільно використовувати аналітичне рівняння лінійної регресії, яке має такий вигляд:

$$y_t = a_0 - a_1 t, \quad (6)$$

де y_t – вирівняні значення динамічного ряду;

t – час, тобто порядкові номери періодів;

a_0 і a_1 – параметри рівняння шуканої прямої;

a_0 – початок відліку;

a_1 – коефіцієнт регресії або пропорційності.

Використання даного методу дозволить розрахувати прогнозне значення обсягів запасів на попередній період, визначити межі його коливання, а також вказати надійність отриманих результатів.

З позиції проведення аудиту підприємства однією зі значних статей бухгалтерського обліку є виробничі запаси, оскільки найчастіше їх питома вага складає приблизно 5 %, тобто вартість виробничих запасів складає значну частку собівартості надання послуг підприємством. Отже, помилки які можуть бути допущені в обліку запасів призведуть до викривлення фінансового результату та прибутку, який обкладається податком.

Система внутрішнього контролю підприємства має охоплювати основні три компоненти (рис. 3).

Рис. 3. Компоненти внутрішнього контролю підприємства

Внутрішній контроль – це незалежна експертна діяльність контрольної служби підприємства для перевірки й оцінювання адекватності та ефективності системи внутрішнього контролю та якості виконання призначених обов'язків співробітниками.

Метою контролю операцій із виробничими запасами є встановлення достовірності первинних даних, їх наявності й руху виробничих запасів; повноти і своєчасності відображення даних у первинних документах і облікових регістрах; достовірності відображення запасів у звітності суб'єкта господарювання [3].

ВИСНОВКИ

Виходячи з вищезазначеного, доцільно використовувати підхід аналізу впливу обсягів запасів на показники ефективності діяльності підприємства, який включає три основні складові: забезпеченість підприємства запасами, аналіз обсягу і структури запасів та оцінка ефективності використання запасів. Водночас обов'язково проводити оперативний аналіз у короткостроковій перспективі.

Також, варто зазначити можливі шляхи підвищення ефективності використання виробничих запасів на

підприємстві:

- впровадження економічно обґрунтованих норм запасу;
- прискорення науково-технічного прогресу, впровадження прогресивної техніки й технології;
- розвиток стандартизації, уніфікації, типізації;
- вдосконалення внутрішнього контролю запасів.

Список використаних джерел

1. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси»: наказ Міністерства Фінансів України від 20 жовтня 1999 р. № 246. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99> (дата звернення: 5.12.2020 р.).

2. Добрянська М.В. Аналіз запасів виробничих підприємств і вироблення пропозицій щодо їх ефективного використання в ринкових умовах. *Науковий вісник НЛТУ*

України. 2012. Вип. 22.7. С. 175–180.

3. Бойцова М., Маханько О., Клиженко Я. Усе про облік запасів. Харків: Фактор, 2014. 160 с.

References

1. Accounting Regulation (Standard) 9 «Inventories»: Order of the Ministry of Finance of Ukraine of October 20, 1999 № 246. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99> (date of application: 5.12.2020 p.), (in Ukrainian).

2. Dobrianska M.V. Analysis of stocks of industrial enterprises and development of proposals for their effective use in market conditions. *Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine*. 2012. Issue 22.7. pp. 175–180, (in Ukrainian).

3. Boitsova M., Makhanko O., Klyzhenko Y. All about inventory accounting. Kharkiv: Factor, 2014. 160 p. (in Ukrainian).

РОМАНЧУК
Світлана Валеріївна
romanchuksvitlana1@gmail.com

УДК 342.951:656.62

РОЗВИТОК РІЧКОВИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ DEVELOPMENT OF RIVER PORTS OF UKRAINE

асистент, Київський національний
університет імені Тараса Шевченка

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).7](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).7)

ROMANCHUK Svitlana Valeriivna – assistant, Taras Shevchenko National University of Kyiv

На сьогодні великий потенціал України у сфері перевезень водним транспортом залишається нереалізованим. На вирішення цієї ситуації значною мірою спрямований прийнятий Закон України «Про внутрішній водний транспорт». Цей закон врегулює значну кількість питань, які накопилися в галузі річкових перевезень та підітовхує галузь до активного розвитку найближчим часом. У процесі дослідження автор робить спробу проаналізувати певні його положення та їх вплив на подальший розвиток галузі, а також віднаходить окремі складові ефективного розвитку річкових портів в Україні.

* * *

На сегодня большой потенциал Украины в сфере перевозок водным транспортом остается нереализованным. На решение этой ситуации в значительной степени направлен принятый Закон Украины «О внутреннем водном транспорте». Этот закон регулирует значительное количество вопросов, которые накопились в отрасли речных перевозок и подталкивает отрасль к активному развитию в ближайшее время. В ходе исследования автор делает попытку проанализировать отдельные его положения и их влияние на дальнейшее развитие отрасли, а также находит отдельные составляющие эффективного развития речных портов в Украине.

* * *

Ukraine has a high navigable potential of rivers. At the same time, in Ukraine only about 0.5 % of goods are transported by river transport. The current situation of research in the scientific field in most cases is based on the study of the statistical basis for the use of ports in transportation, transshipment volumes, but scientists do not pay attention to the place of ports as a center of river transport infrastructure and transport development in general. An important step for Ukraine for the development of river ports should be the entry into force of the Law of Ukraine "On Inland Water Transport". This law will address a significant number of issues that have accumulated in the field of river transport and encourages the industry to actively develop soon. In our opinion, the state's efforts to obtain direct revenues from water transport operations, rather than indirect revenues through savings from reducing the load on road infrastructure, accelerating the flow of funds from businesses, payment of wages to river workers, indicates an underestimation of economic industry potential. In the context of decentralization, the transfer of the method of generating revenues to the indirect ones allowed to significantly support the united territorial communities in their search for opportunities to attract investors in their territory and the development of existing ports. International experience in port management shows that among the many sources of financing, modernization and renovation of port infrastructure, the concession is the most attractive tool for raising funds. There is another negative point of distorted statistics: the lack of accurate data contributes to the development of the shadow business on the river. The most striking example here is illegal sand mining, which significantly reduces tax payments, and not only state but also local budgets suffer from this. Shadow "developers", in particular, do not pay rent, VAT, income tax, single social contribution. They also "manage" without paying land rent and the cost of environmental measures, including not compensating for losses to fisheries. If in Ukraine the accounting and control of cargo handling in river terminals was carried out, it would always be possible to stop such activity. However, the adopted law is a lesson for our Ukrainian realities. Only equal relations between business and the state will stimulate both the growth of transshipment in ports, the development of new areas of logistics, and, in general, the development of the country's economy.

Ключові слова: річкові порти, внутрішній водний транспорт, перевезення вантажів, перевезення пасажирів, інфраструктура річкового транспорту

Ключевые слова: речные порты, внутренний водный транспорт, перевозки грузов, перевозки пассажиров, инфраструктура речного транспорта

Keywords: river ports, inland water transport, cargo transportation, passenger transportation, river transport infrastructure

ВСТУП

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок. Проте в Україні річковим транспортом перевозяться тільки близько 0,5 % товарів. На відміну від європейських країн, річкові перевезення в нашій є дорогим видом транспорту. Поряд із витратами на саме перевезення, виникає ціла низка питань стосовно самих портів. Саме дослідження та формування подальшого розвитку портової галузі стане значним внеском у формування ефективного річкового транс-

порту в Україні.

Окремі аспекти організаційно-правового механізму створення та функціонування річкових портів України та зарубіжжя розглядаються в наукових роботах С. Знатнова, Г. Тасліцького, Є. Ключової, В. Бойко, О. Стеця та деяких інших, проте розгляд існуючих законопроектів у сфері внутрішнього водного транспорту та дослідження їх норм про організаційно-правову форму створення та функціонування річкових портів в Україні в них відсутні, що визначило мету цього дослід-

дження.

Сьогоднішній стан дослідження в науковій галузі у більшості випадків спирається на вивчення статистичної бази застосування самих портів у перевезення, обсягів перевалки, проте науковці не звертають увагу на місце портів як центру інфраструктури річкового транспорту та точки розвитку транспорту загалом.

МАТЕРІАЛИ ТА МЕТОДИ

Емпіричною основою дослідження є нормативно-правові документи, що регулюють процеси діяльності, а особливо прийнятий проєкт закону, статистична інформація, матеріали моніторингу ЗМК, а також особисті спостереження.

Методологічною основою дослідження є сукупність як загальнонаукових, так і спеціальних методів наукового пізнання, емпіричного й теоретичного рівнів дослідження, які застосовувались на різних етапах, а саме: методи індукції, дедукції, абстрагування, узагальнення, аналізу й синтезу – у теоретичному узагальненні й формулюванні мети, завдань, висновків, а також: у разі виявлення особливостей, проблем, суперечностей розвитку річкових портів; логіко-структурного аналізу – під час систематизації положень прийнятого закону; формально-правовий метод – у формулюванні подальших кроків удосконалення організаційно-правового та фінансового забезпечення

розвитку річкових портів з урахуванням прийнятого проєкту закону.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Мета дослідження полягає в науково-теоретичному обґрунтуванні подальших кроків розвитку річкових портів в Україні на тлі прийняття відповідного проєкту закону, а також розробці практичних рекомендацій для подальшого удосконалення галузі в умовах децентралізації влади в Україні з урахуванням позитивного закордонного досвіду.

РЕЗУЛЬТАТИ

У 2019 р. кількість суден «річка-море» в Україні склало 139 одиниць, включаючи 18 самохідних суден загальною вантажопідйомністю 29 757, 76 несамохідних суден загальною вантажопідйомністю 116 484 та 25 буксирів і штовхачів [1]. Україна використовує нижній Дунай спільно з Румунією та Молдовою. Слід зазначити, що річно-морські порти Ізмаїл та Рені є портами розвантаження й завантаження для морських суден.

Попри вищезазначене, в Україні річковим транспортом перевозиться тільки близько 0,5 % товарів. Тоді як у країнах ЄС цей показник доходить до 16,3 % у Болгарії, 12,3 % у Німеччині; за середнього відсотку у країнах ЄС у 6,7 % (рис. 1).

Рис. 1. Питома вага річкових вантажоперевезень у загальному обсязі внутрішніх вантажоперевезень у деяких країнах ЄС, 2019 р. [2]

В Україні, на відміну від європейських країн, річкові перевезення є дорогим видом транспорту. Така ситуація зумовлена тим, що у загальну вартість перевезень, крім прямих матеріальних і експлуатаційних витрат, входить цілий ряд обов'язкових платежів і зборів: за розведення мостів, шлюзування, лоцманське проведення, а також канальний збір, корабельний і портові збори, плата за водокористування, різні одноразові дозволи. У результаті транспортування річковим транспортом обходиться дорожче, ніж перевезення залізницею або автотранспортом. За таких умов рентабельно перевозити, в основному, навалювальний вантаж: металобрухт, руду, пісок та іншу сировину.

В Європі під час перевезення товарів водним транс-

портом судновласники не платять до бюджету, а буксирний флот не обкладається акцизом. Там давно зрозуміли, що тільки розвиваючи річковий транспорт можна зняти навантаження з автомагістралей і, тим самим, заощадити на ремонті доріг.

Вагомим кроком для України для розвитку річкових портів має стати набрання чинності Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [3], який на момент написання статті вже прийнято Верховною Радою України, але не підписаний її Головою.

Цей закон врегулює значну кількість питань, які накопичилися у галузі річкових перевезень та підштовхує галузь до активного розвитку найближчим часом.

За оцінками міністра інфраструктури прийнятий

закон дозволить збільшити вантажообіг річковим транспортом до 30 млн т на рік, економічний ефект для держави досягне 13–16 млрд грн в рік [4].

За підрахунками попереднього уряду Гончарука, реформа внутрішнього водного транспорту й залізниці здатна забезпечити прискорення зростання ВВП України на 3 % щорічно.

У Кабміні також пропонували відмовитися від річкового й інших зборів, щоб стимулювати розвиток цієї галузі. Проте саме цього не відбулося у поточному законі. Тож на практиці будуть залишатися портові збори, які стягуються за послуги портів та за факт проходження суднами тими чи іншими об'єктами інфраструктури, як портів, так й інших – мости, шлюзи, канали тощо. Саме це положення є найбільш дискусійним та повертає нас у радянські часи, коли дохід держави міг бути неспівставно великим порівняно з доходом самих портів. На нашу думку, намагання держави отримувати прямі доходи від здійснення операцій у водному транспорті, а не опосередковані доходи через економію від зменшення навантаження на дорожню інфраструктуру, прискорення обігу коштів у суб'єктів господарювання, виплати заробітних плат працівника галузі річкового транспорту, вказує на недооцінку економічного потенціалу галузі. В умовах децентралізації перенесення способу отримання доходів галузі на опосередковані, дозволило б суттєво підтримати об'єднані територіальні громади в їх пошуку можливостей залучення інвесторів на їх території та розвитку вже діючих портів.

Саме підхід до розвитку портів на основі концесій,

який передбачає передачу у концесію існуючої інфраструктури приватним установам, підштовхнув би місцеві органи влади до пошуку можливостей розвитку вже наявних портів та виникнення нових.

Так, вже у Херсонській області здійснено передачу у концесію Херсонського морського торговельного порту, що дозволило залучити на його реновацію 18 млн грн [5]. Приватно-державне партнерство, яке відбулося на цьому порті вказує на потенціал саме такого способи розвитку сучасних портів.

Міжнародний досвід господарювання портів показує, що серед багатьох джерел фінансування, модернізації та оновлення об'єктів портової інфраструктури, концесія є найбільш привабливим інструментом залучення коштів. Концесія передбачає реалізацію суспільно важливих проєктів, водночас приватне управління предметом концесії є строковим (від 3 до 50 років).

Так, майно держстивідора в порту Ольвія передається в концесію строком на 35 років, а в порту Херсон – на 30 років. За такої умови воно залишається у державній власності та після завершення терміну дії концесійних договорів передається державі з усіма об'єктами, побудованими або модернізованими інвестором за період його роботи [6].

На рис. 1. наведені місця, де розташовані порти, переважно морські, які можуть стати першими площадками співпраці приватного капіталу та державного майна. Фактично від цих портів може початися суттєвий розвиток інфраструктури річкових портів вглиб країни.

Рис. 1. Місця портів вздовж Чорного та Азовського морів [6]

На жаль, законодавець виключно одним словом згадує концесію у законі. Інвестування, на думку законодавця, у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюється на основі договорів концесії, оренди, про спільну діяльність, інших видів інвестиційних договорів відповідно до законодавства України.

Таким положенням законодавець закладає колізію, до вирішення якої слід підійти ще до набрання чинності Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [3]. Згідно з прийнятим законом «річковий порт – суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, що на законних підставах використовує

об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту для стоянки та обслуговування на внутрішніх водних шляхах суден, обслуговування пасажирів, проведення вантажних операцій, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності» [3].

У пп. 58 п. 1 ст. 1 із визначенням річкового порту може йти в розріз п. 2 ст. 10 із визначення на основі яких договорів здійснюється інвестування у розвиток внутрішнього водного транспорту. Однозначне визначення того, що порт – це суб'єкт господарювання будь-якої форми власності зупиняє процес передачі діючих об'єктів портової інфраструктури до керуючої

компанії на підставі договорів концесії, оренди, на основі договорів про спільну діяльність, в межах якої суб'єкти беруть участь майном, та інших інвестиційних договорів. Фактично законодавець вимагає всі діючі порти та всі порти, що будуть утворюватися, формувати у вигляді єдиної юридичної особи, що не завжди може відповідати особливостям попередньої діяльності порту та утворювати зайві адміністративні обмеження для виникнення нових об'єктів. Договори же спільної діяльності, інвестування та концесії вільно можна бути застосовувати для всіх інших об'єктів (судна, перевалка, канали тощо).

Однозначно важливою віхою є запровадження подання відповідної інформації про річкові перевезення. Згідно з Директивою 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні служби (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства [7] у країнах має бути запроваджено уніфіковане інформування про здійснювані перевезення. Так, річкова інформаційна служба – служба, що надає гармонізовані інформаційні послуги для безпечного та ефективного функціонування внутрішнього водного транспорту [3]. Також закон визначає обсяг та процедуру подання всієї інформації стосовно здійснюваних рейсів, що значною мірою є складовою частиною забезпечення безпеки на водному транспорті та дотримання правил перевезень як вантажів, так і пасажирів.

Також шляхом забезпечення безпеки перевезень та формування прозорих умов ведення діяльності в галузі внутрішніх водних перевезень є формування Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, який дозволить оприлюднювати необхідну інформацію про юридичний стан та умови функціонування всіх портів в Україні.

Також кожний річковий порт (термінал) розробляє, видає й оприлюднює на своєму веб-сайті інформацію стосовно режиму входження суден та вимог до здійснення операцій на території порту. Обов'язкове оприлюднення цієї інформації завчасно знімає проблеми у підготовці маршрутів перевезень та погоджень умов перевезення вантажів та пасажирів.

Загалом законодавець очікує, що подальший розвиток галузі буде відбуватися на основі Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України, яка буде розроблятися центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, та затверджуватися Кабінетом Міністрів України. З одного боку, добра справа подальшого вдосконалення галузі, проте сам закон же мав би бути побудований на такій стратегії та враховувати її подальші кроки. Водночас відсутність строків перегляду такої стратегії може призвести до формального відношення урядових установ до оновлення стратегії, в результаті чого ефективність її буде низькою.

На наш погляд, прийнятий закон до дати набрання чинності з 01.01.2022 р. може бути відкоригований із врахуванням внесених пропозицій, що дозволить не тільки пришвидшити розвиток галузі, але й не допустити у нормативне поле віднайдені нами колізії.

Проте прийнятий закон є уроком для наших українських реалій. Тільки рівноправні відносини бізнесу

й держави будуть стимулювати як зростання обсягів перевалки в портах, розвиток нових напрямів логістики, так і загалом розвиток економіки країни.

У розвитку галузі є ще одна проблема, яку не вирішує ні закон, ні поточні дії органів влади – відсутність даних з перевалки вантажів в українських річкових терміналах. По-перше, галузь має недостатньо повне розуміння того, з якими вантажами їй доводиться працювати. А отже, їй важко оцінювати свої перспективи, будувати плани і прораховувати можливість їх реалізації. Це також може збивати з пантелику й західних партнерів у рамках тієї ж транспортної мережі TEN-T, які не звикли працювати в таких умовах. Їх невпевненість стосовно співпраці з українськими компаніями може стримати надходження інвестицій у галузь.

Є й ще один негативний момент спотвореної статистики: відсутність точних даних сприяє розвитку тіншового бізнесу на річці. Найбільш яскравим прикладом тут є нелегальний видобуток піску, який істотно знижує податкові виплати, і від цього страждають не тільки державний, а й місцеві бюджети. Тіньові «розробники», зокрема, не платять рентну плату, ПДВ, податок на прибуток, єдиний соціальний внесок. Вони також «обходяться» без оплати оренди землі та витрат на виконання природоохоронних заходів, зокрема не компенсують збитки рибному господарству. Якби в Україні вівся облік і контроль із перевалки вантажів у річкових терміналах, то завжди можна було б припинити таку діяльність.

Раніше органи статистика фіксували загальні обсяги перевалки вантажів, які доставляли український та іноземний флот. Це надавало уявлення про те, скільки перевалює експортних вантажів, імпорتنих, транзитних та внутрішнього сполучення. Статистика демонструвала те, як ці показники змінювалися порівняно з попередніми періодами, зростали вони або навпаки – скорочувалися. Завдяки статистиці можна було вивчити й номенклатуру вантажів.

Однак ось уже кілька років така інформація більше не збирається. Деякі фахівці кажуть, що це не випадково, оскільки вона може зачіпати комерційні секрети компаній, що задіяні в роботі на річкових портах. Хоча, швидше за все, це не зовсім відповідає дійсності.

До речі, в Європі, де теж із великою повагою ставляться до комерційної таємниці, статистика річкових перевалок, тим не менш, ведеться дуже ретельно й публікується відкрито. Нею можуть скористатися й підприємства галузі, і їх замовники, і потенційні інвестори.

ВИСНОВКИ

Вважаємо, що на сьогодні великий потенціал України у сфері перевезень водним транспортом залишається нереалізованим. На вирішення цієї ситуації значною мірою спрямований прийнятий Закон України «Про внутрішній водний транспорт».

На наш погляд, прийнятий закон до дати набрання чинності з 01.01.2022 р. може бути відкоригований із врахуванням внесених пропозицій у нашої роботи, що дозволить не тільки пришвидшити розвиток галузі, але й не допустити в нормативне поле віднайдені нами колізії.

Проте прийнятий закон є уроком для наших українських реалій. Тільки рівноправні відносини бізнесу й держави будуть стимулювати як зростання обсягів перевалки в портах, розвиток нових напрямків логістики, так і загалом розвиток економіки країни.

Подальші наукові дослідження мають бути зосередженні на питаннях залучення інвестицій у розвиток річкових портів та інфраструктури навколо них.

Список використаних джерел

1. Реєстр судноплавства України. URL: <http://en.shipregister.ua/index.html>.
2. EU Transport in figures, 2019. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook-2019.pdf>.
3. Про внутрішній водний транспорт: Проект Закону № 1182–І-д від 17.01.2020 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67954
4. Рада прийняла закон о внутреннем водном транспорте. В чем его особенность. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/novosti/rada-prinyala-zakon-o-vnutrennem-vodnom-transporte-v-chem-ego-osobennost>
5. Підписано перший договір концесії морського порту в Україні, – Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pidpisano-pershij-dogovir-koncesiyi-morskogo-portu-v-ukrayini-vladislav-kriklij>
6. Концесії в морських портах. URL: <http://investinports.com/concessions>.
7. Про гармонізовані річкові інформаційні служби (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства: Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/44/ЄС від 07 вересня 2005 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-05#Text

References

1. Register of Shipping of Ukraine. URL: <http://en.shipregister.ua/index.html>. (In Ukrainian).
2. EU Transport in figures, 2019. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook-2019.pdf>.
3. On Inland Water Transport: Draft Law № 1182–І-d of January 17, 2020 URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67954 (In Ukrainian).
4. The Rada adopted the law on inland water transport. What is its feature. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/novosti/rada-prinyala-zakon-o-vnutrennem-vodnom-transporte-v-chem-ego-osobennost>. (In Ukrainian).
5. The first seaport concession agreement in Ukraine was signed, – Vladyslav Kryklii. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pidpisano-pershij-dogovir-koncesiyi-morskogo-portu-v-ukrayini-vladislav-kriklii>. (In Ukrainian).
6. Concessions in seaports. URL: <http://investinports.com/concessions>. (In Ukrainian).
7. On harmonized river information services (RIS) on inland waterways in the Community: Directive 2005/44 / EC of the European Parliament and of the Council of 07 September 2005 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-05#Text (In Ukrainian).