

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ



СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

ВИПУСК 50

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ

ISSN

2664-2972 Online

2664-2964 Print

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

ВИПУСК 50

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50

КИЇВ 2021

Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій: Серія «Економіка і управління». Вип. 50. К.: ДУІТ, 2021. 150 с.

Збірник містить статті, присвячені теоретичним, методологічним і прикладним проблемам економіки і управління транспорту та інших галузей. У низці статей досліджено питання залучення інвестицій, фінансування, обліку, ціноутворення, підвищення конкурентоспроможності підприємств.

У підготовці випуску брали участь відомі вчені, фахівці в галузі транспорту, викладачі провідних вищих навчальних закладів України.

Для науковців, викладачів, магістрів, студентів вищих навчальних закладів і працівників галузі транспорту та ін.

Збірник входить до наукометричної бази Index Copernicus, CEEIndex, ResearchBib

Редакційна колегія

С.М. Боняр – д-р екон. наук, проф., декан факультету управління і технологій (головний редактор), Державний університет інфраструктури та технологій

В.П. Яновська – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри "Економіка, маркетинг та бізнес-адміністрування" (заст. головного редактора), Державний університет інфраструктури та технологій;

Andrea Bikfalvi, associate professor, PhD in Business Administration, Department of Business Administration and Product Design, University of Girona (Іспанія);

Natalja Lace, professor, Doctor of Economic Sciences, Head of the Department of Corporate Finance and Economics Faculty of Engineering Economics and Management, Riga Technical University (Латвія);

Н.І. Богомолова – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри "Фінанси і кредит", Державний університет інфраструктури та технологій;

В.М. Бондаренко – д-р екон. наук, проф., декан обліково-фінансового факультету, Вінницький торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету;

О.М. Кібік – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри "Національна економіка", Національний університет "Одеська юридична академія";

О.О. Карпенко – д-р екон. наук, перший проректор, професор кафедри менеджменту та публічного адміністрування, Заклад вищої освіти "Міжнародний науково-технічний університет імені академіка Юрія Бугая";

В.Г. Коба – д-р екон. наук, проф., професор кафедри "Менеджмент, публічне управління та адміністрування", Державний університет інфраструктури та технологій;

М.В. Ковбатьок – к-т екон. наук, проф., завідувач кафедри "Теоретична та прикладна економіка", Державний університет інфраструктури та технологій;

І.С. Ковова – к-т екон. наук, доц., доцент кафедри "Облік і оподаткування", Державний університет інфраструктури та технологій;

С.П. Корешкова – к-т пед. наук, доцент, завідувач кафедри "Іноземні мови за професійним спрямуванням", Державний університет інфраструктури та технологій;

О.О. Кравченко – д-р екон. наук, проф., професор кафедри "Фінанси і кредит", Державний університет інфраструктури та технологій;

О.В. Мишуліна, д-р екон. наук, проф., зав. кафедри "Економіка", Костанайський філіал «Челябінський державний університет» (Казахстан);

М.І. Міщенко – д-р екон. наук, проф., професор кафедри "Економіка та менеджмент", Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна;

О.М. Паливода – д-р екон. наук, доц., професор кафедри "Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств", Національний авіаційний університет;

І.П. Садловська – д-р екон. наук, проф., начальник управління економічного розвитку та фінансів Міністерства інфраструктури України;

Т.Б. Семенчук – к-т екон. наук, доц., доцент кафедри "Менеджмент, публічне управління та адміністрування", Державний університет інфраструктури та технологій;

С.М. Шуляренко – к-т екон. наук, доц., завідувач кафедри "Облік і оподаткування", Державний університет інфраструктури та технологій;

О.В. Ярмоліцька – к-т екон. наук, доц., доцент кафедри "Облік і оподаткування" (відповідальний секретар), Державний університет інфраструктури та технологій;

Статті збірника рецензували члени редакційної колегії, друкуються мовою оригіналу.

Рекомендовано до друку Вченою радою ДУІТ (протокол № 4 від 14 грудня 2021 р.).

Засновник і видавець – Державний університет інфраструктури та технологій.

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 23268-13108 ПР від 22.03.2018 р.

Збірник входить до Переліку наукових фахових видань України до категорії Б, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук (Наказ МОН України від 02.07.2020 р. № 886)

© Державний університет інфраструктури та технологій, 2021

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНО- ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ	ГЕРАСИМЕНКО І.М., СОЛОВЙОВА О.О.,	6
	ВИСОЦЬКА І.І, ПРОНЬ С.В.	
	Теоретичні засади ціноутворення та побудови тарифів на транспорті	
	ЧЕРНІЙ В.О., МИРОШНИЧЕНКО О.Є.,	19
	ТАРАСЮК В.П., БЕСПАЛОВ Д.О.	
	Підходи до комунікацій на громадському транспорті	
	СТРІЛОК І.І., ШКЛЯР В.В.	34
	Пріоритети в реалізації сталого розвитку транспортної складової	
МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ	ПЕТРЕНКО О.І., КОРНІЙКО Я.Р., ПОЗНЯКОВА О.В.	43
	Аналіз тенденцій світової морської торгівлі та їх вплив на діяльність судноплавних компаній	
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ	КОБА В.Г., ПИЛИПЕНКО О.В., ПОЛЬОВИК І.О.	53
	Основні напрями зменшення збитковості роботи малодіяльних станцій залізничного транспорту України	
	PITTMAN R.W.	61
	Creating competition on the Ukrainian Railways: an economist's view	
ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ	КОСОВА Т.Д., АФАНАС'ЄВА І.І., ДЕРКАЧ О.С.	67
	Обліково-контрольне забезпечення легалізації трудових відносин та заробітної плати на підприємствах аграрного сектора економіки	
	АНДРЕЄВА О.В., ПЕНДЮР Д.Ю.	79
	Особливості депозитної діяльності комерційного банку в умовах економічної нестабільності	
	ДЕРЕВ'ЯНКО С.І.	86
	Удосконалення класифікації нематеріальних активів	
	HURENKO T.O.	96
	Risks of accounting and their influence on management decisions	
	КАРПЕНКО О.О., КАРАЩУК В.О.	104
	Аналіз вибору спеціальностей споживачами освітніх послуг та факторів впливу	
	КОВБАТЮК Г.О.	115
	Роль міжнародної торгівлі в досягненні цілей сталого розвитку	
	КОВОВА І.С.	122
	Облік товарів в умовах діджиталізації	
	ТКАЧЕНКО В.В., КІБУКЕВИЧ К.О.	130
	Удосконалення системи управління підприємством через формування соціального пакета	
	ТКАЛЬ Я.С., БУРЯКОВА О.С.	138
	Удосконалення системи обліку наявності та руху лісоматеріалів в управлінні підприємством	

CONTENTS

GENERAL TRANSPORT PROBLEMS	GERASYMENKO I.M., SOLOVYOVA O.O., VYSOTSKA I.I., PRON S.V.	6
	Theoretical principles of pricing and construction of tariffs for transport	
	CHERNIY V.O., MYROSHNYCHENKO O.E., TARASYUK V.P., BESPALOV D.O.	19
	Approaches to communications on public transport	
SEA TRANSPORT	STRILOK I.I., SHKLYAR V.V.	34
	Priorities in the implementation of sustainable development of the transport component	
	PETRENKO O.I., KORNIYKO Y.R., POZNYAKOVA O.V.	43
	Analysis of trends in world maritime trade and their impact on the activities of shipping companies	
RAILWAY TRANSPORT	KOBA V.G., PYLYPENKO O.V., POLYOVYK I.O.	53
	The main directions of reducing the unprofitability of inactive stations of railway transport of Ukraine	
	ПІТМАН П.В.	61
	Створення конкуренції на українських залізницях: погляд економіста	
OTHER AREAS OF ECONOMICS	KOSOVA T.D., AFANASYEVA I.I., DERKACH O.S.	67
	Accounting and control support for the legalization of labor relations and wages in the agricultural sector of the economy	
	ANDREEVA O.V., PENDYUR D.Yu.	79
	Features of deposit activity of a commercial bank in conditions of economic instability	
	DEREVYANKO S.I.	86
	Improving the classification of intangible assets	
	ГУРЕНКО Т.О.	96
	Ризики бухгалтерського обліку та їх вплив на прийняття Управлінських рішень	
	KARPENKO O.O., KARASHCHUK V.O.	104
	Analysis of the choice of specialties by consumers of educational services and factors of influence	
	KOVBATYUK G.O.	115
	The role of international trade in achieving the goals of sustainable development	
	KOVOVA I.S.	122
	Accounting for goods in the context of digitalization	
	TKACHENKO V.V., KIBUKEVYCH K.O.	130
	Improving the enterprise management system through the formation of a social package	
	TKAL Ya.S., BURYAKOVA O.S.	138
	Improving the system of accounting for the availability and movement of timber in the management of the enterprise	

Ірина Герасименко, к.е.н.

(доцент кафедри організації авіаційних робіт та послуг, Національний авіаційний університет)

ORCID ID 0000-0002-4297-39731

Олена Соловійова, к.е.н., доцент

(професор кафедри економіки та бізнес-технологій, Національний авіаційний університет)

ORCID ID 0000-0002-7089-0067

Ірина Висоцька, к.е.н., доцент

(доцент кафедри організації авіаційних перевезень, Національний авіаційний університет)

ORCID ID 0000-0002-0646-2105

Світлана Пронь, к.т.н., доцент

(доцент кафедри організації авіаційних робіт та послуг, Національний авіаційний університет)

ORCID ID 0000-0002-1177-9588

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА ПОБУДОВИ ТАРИФІВ НА ТРАНСПОРТІ

Узагальнено та обґрунтовано теоретичні засади сутності ціноутворення, її складових та побудови тарифів на різних видах транспорту. Зроблено групування функцій ціни за напрямками і механізмами господарського управління. З'ясовано, що реалізувати всі функції неможливо внаслідок суперечливості цілей і завдань еквівалентного розподілу цінностей створених продуктів, тому в ринковій економіці ціни звільнені від низки функцій і використовуються в основному як ринкові регулятори і стимулятори.

Відзначено, що ціноутворення на транспорті значно відрізняється від ціноутворення в галузях, що виготовляють продукцію у речовому вигляді. Кінцевим результатом роботи транспорту є сам процес перевезення (закінчений), таким чином, на транспорті створюється не продукція у вигляді товару, а послуга.

Розглянуто особливості формування транспортних тарифів, що пов'язані зі специфікою транспорту як сфери діяльності. Це зумовлює складність процесу ціноутворення та побудови тарифів у сфері транспортних перевезень порівняно з процесами ціноутворення в інших галузях економіки. На основі аналізу підходів, які склалися в Україні, визначено етапи ціноутворення на транспорті.

Досліджено різні форми побудови транспортних тарифів на різних видах транспорту, що зумовлено специфікою роботи кожного виду транспорту та його підпорядкованістю. Розглянуто основні чинники, які впливають на формування тарифу на вантажні та пасажирські перевезення різними видами транспорту. Відзначено особливу специфіку

© Герасименко І.М., Соловійова О.О., Висоцька І.І, Пронь С.В., 2021

ціноутворення та побудови тарифів на авіаційному транспорті. Зроблено порівняльну класифікацію та наведено характеристики різних видів авіаційних пасажирських тарифів за різними ознаками. Надано класифікацію та характеристики різних видів вантажних тарифів на авіаційному транспорті.

Ключові слова: ціна, ціноутворення, тариф, транспортний тариф, собівартість, транспортна послуга.

Постановка проблеми. Забезпечуючи переміщення сировини й готових виробів зі сфери виробництва до сфери споживання, транспорт продовжує процес виробництва. Витрати транспорту на переміщення збільшують кінцеву вартість продукту, що транспортується, яка включає вартість виробничих фондів транспорту й робочої сили. При цьому не змінюються його кількісні і якісні характеристики. Особливість продукції транспорту полягає у тому, що вона не може існувати самостійно, а споживається в процесі переміщення продукції виробництва й не має самостійної матеріальної (речовинної) форми.

Ця своєрідність транспортної продукції виражається й у її ціні, яка отримала форму тарифу. Тому важливим є дослідження процесу ціноутворення та побудови тарифів на різних видах транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Достатньо праць як зарубіжних, так і українських вчених присвячено вивченню теоретичних та практичних аспектів проблем ціноутворення. Це праці таких вчених, як Дейлі Дж., Дойль П., Котлер Ф., Ламбен Жан Жак, Ліпсіц І.В., Негл Т.Т., Олександр А.А., Салімжанов І.К., Тарасевич В.М., Уткін Е.А., Цацулін А.Н., Чубанов Г.Н. та інші. У роботах цих вчених основна увага зосереджена на загальних принципах, методах і прийомах ціноутворення в умовах ринкового господарювання, розробці класифікації цін.

Питанням ціноутворення на транспорті присвячені роботи Базилюк А.В. [1], Коби В.Г. [2], Кулаєва Ю.Ф. [3], Сича Є.М. [4], Шинкаренка В.Г. [5].

Однак, незважаючи на значимість і цінність проведених у вітчизняній і закордонній економічній науці досліджень, ще потребують удосконалення деякі теоретичні аспекти ціноутворення та побудови тарифів на різних видах транспорту.

Мета статті. Обґрунтування сутності теоретичних засад ціноутворення, її складових та побудови тарифів на різних видах транспорту, визначення етапів ціноутворення на основі аналізу підходів, які склалися в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ціна, безсумнівно, найгнучкіший інструмент і разом з тим досить потужний інструмент управління діяльністю господарюючих суб'єктів та економікою регіонів і країни в цілому. Не випадково вчені-економісти приділяли і приділяють поняттю «ціна» виключно важливе значення. Так, наприклад, академік В. С. Немчинов, свого часу, зазначив, що «ціна – один з найбільш чудових феноменів» [6]. У господарському механізмі країни застосовується безліч видів цін, що відрізняються між собою призначенням, областю застосування, способом формування і іншими ознаками. Однак при всьому різноманітті цін існує і єдине визначення поняття «ціна».

Ціна є економічною категорією, це атрибут будь-якого товару (наявність споживчої вартості). З позиції теорії економіки, витoki якої йдуть від Адама Сміта, Рікардо та інших широко відомих економістів, ціна – є грошовий вираз вартості товару, об'єкта (кількість грошових одиниць, що характеризує вартість). Однак таке визначення ціни не дає конструктивного уявлення про її встановлення, переносячи акцент на категорію «вартість», яка є ще більш загальним поняттям, ніж ціна, і яку досить складно визначити кількісно.

Ціна в соціально-економічному житті суспільства виконує цілий ряд функцій, які можна

згрупувати за напрямками і механізмами господарського управління, що подано в табл. 1.

Різноманіття функцій ціни, а також суперечливість цілей і завдань еквівалентного розподілу цінностей створених продуктів призводить до того, що реалізувати всі функції неможливо, тому в ринковій економіці ціни звільнені від ряду функцій і використовуються в основному як ринкові регулятори і стимулятори.

З розвитком теорії ціноутворення стверджувалося, що в основі ціни лежать витрати на виробництво продукту, а точніше – на відтворення витраченої вартості виробництва. З позиції трудової теорії вартості вона створюється працею і визначається кількістю суспільно необхідних витрат на виробництво продукту, товару. Спроби обчислити вартість через трудовитрати, до яких вдавалися у 1920-ті рр. і які отримали розвиток у 1950-1970-ті рр., так і не увінчалися успіхом з причини складності переведення трудовитрат в грошовий вираз.

Таблиця 1. Функції цін за напрямками

Функція ціни	Пояснення
Вимірювальна функція	це важлива провідна функція. Завдяки ціні можна визначити кількість грошей, яку покупець повинен сплатити, а продавець - отримати за проданий товар чи послугу. Одночасно ціна виконує і облікову функцію. На практиці за допомогою цін визначаються всі вартісні показники на макро- і мікрорівні: валовий внутрішній продукт, національний дохід, обсяг виробленої та реалізованої продукції окремих галузей, підприємств, компаній, а також якісні показники, такі як продуктивність праці, рентабельність виробництва і товарів, фондовіддача та ін.
Стимулююча функція	стимулюючий вплив ціни полягає в тому, що її рівень служить стимулом для застосування найбільш економічних методів виробництва і раціонального використання ресурсів.
Перерозподільна функція	за допомогою цін здійснюється перерозподіл новоствореної вартості між галузями, районами країни, соціальними групами і тим самим відбувається регулювання доходів галузей, підприємств (компаній), населення.
Регулююча функція	ціна виступає як інструмент регулювання економічних процесів: врівноважує попит і пропозицію, пов'язуючи їх з грошово-платіжної здатністю виробника і споживача.

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6]

Інший підхід до визначення основи ціни пов'язаний з теорією корисності. Економісти ще в період зародження теорії ціноутворення звернули увагу на наявність певного зв'язку між корисністю продукту і його ціною.

Прихильники трудової вартості підкреслювали, що «вартістю є економічна якість продукції, суспільні відносини споживчої вартості до мінової, а ціна – є грошовий вираз вартості» [6].

Англійський економіст А. Маршалл дотримувався дещо іншого погляду: обидва зазначені чинники (витрати виробництва і корисність) рівною мірою визначають вартість (і ціну, зрозуміло) продукту [6].

Далі звернемо увагу на механізми формування цін в рамках регульованої і ринкової економіки. Оскільки «витратний» і «корисний» підходи, кожен по-своєму, логічні, але не дають надійного методу кількісного визначення ціни, обґрунтована ціна може бути встановлена за допомогою компромісу цих двох підходів.

Витратний підхід полягає у підвищенні ціни зі сторони виробника, що стосується корисного підходу зі сторони покупця, то він зацікавлений у більш низькій ціні.

Досягнення компромісу взаємоприйнятної ціни відбувається на вільному ринку при наявності вільної конкуренції.

Стосовно ціноутворення на транспорті, необхідно відзначити, що воно в цій надважливій галузі економіки значно відрізняється від ціноутворення в галузях, що виготовляють речову продукцію. Класики економіки і відомі фахівці в галузі транспорту довели, що кінцевим результатом роботи транспорту є сам процес перевезення (закінчений). Таким чином, створюється транспортна послуга.

Ресурсами транспортної системи виступають пропускна здатність транспортних мереж (інфраструктурна складова) і провізна здатність дискретних транспортних засобів (рухомий склад та вантажно-розвантажувальні механізми), що взаємопов'язані і взаємозумовлені. Але інфраструктура транспортної мережі може розглядатися як організуючий початок транспортного процесу для всіх інших його складових. Пропускна здатність транспортної мережі є її системна якість. Комплексний транспортний ресурс, економічний ефект створюються при оптимальному співвідношенні цих складових.

Особливості формування транспортних тарифів зумовлені специфічністю галузі транспорту [7]:

транспорт не виробляє сировинної продукції. Продукцією транспорту є переміщення. Він лише продовжує процес виробництва в сфері обігу до моменту реалізації споживачеві;

продукція транспорту не може бути накопиченою і створювати запаси, вона споживається в процесі переміщення. Тому проблема резервів на транспорті полягає в резервах пропускної та перевізної здатностей;

не створюючи сировинного продукту, транспорт лише збільшує вартість цього продукту в місці споживання. Частка транспортних витрат у собівартості промислової і сільськогосподарської продукції становить 15–20 %, а інколи 45–50 %.

Перелічені особливості зумовлюють складність процесу ціноутворення та побудови тарифів у сфері транспортних перевезень порівняно з процесами ціноутворення в інших галузях економіки. Етапи ціноутворення представлено на рисунку 1.

Особливості формування ринку транспортних послуг і їх тарифів пов'язані з участю різних видів транспорту в перевізному процесі (залізничного, автомобільного, повітряного, водного). Специфіка роботи кожного виду транспорту впливає на встановлення тарифів та вибір того чи іншого виду транспорту для перевезення.

Наприклад, на далекі відстані при транспортуванні вантажів, що не вимагають швидкої доставки, вигідніше використовувати залізничний або водний транспорт як найбільш дешеві види. На короткі відстані перевозити вантажі доцільніше автомобільним транспортом, тому що його використання скорочує обсяг вантажно-розвантажувальних робіт, прискорює доставку вантажів «від дверей до дверей».

Транспортні тарифи можуть мати різну форму побудови (диференційну, пропорційну або акордну). Диференційні тарифи встановлюються таким чином, що тарифні ставки за одиницю транспортної продукції змінюються в тій або іншій закономірності залежно від відстані перевезення, частіше знижуються зі збільшенням відстані перевезення (тарифи залізничного транспорту). Відносне зниження диференційного тарифу на більших відстанях характеризується зменшенням тарифної ставки, тобто плати за кілометр перевезення:

$$t_{cm} = \frac{T_{пер}}{L} \quad (1)$$

де $T_{пер}$ – тариф на перевезення, грн; L – відстань перевезення, км; t_{cm} – тарифна ставка, грн/км.



Рис. 1. Етапи ціноутворення

Джерело: удосконалено авторами на основі джерел [11], [13]

Пропорційні тарифи встановлюються у вигляді єдиних ставок за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення. У цьому випадку провізна плата за перевезення вантажу зростає прямо пропорційно відстані перевезення (тарифи автомобільного транспорту).

Акордні тарифи встановлюються у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажів у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення (водний, авіаційний транспорт).

На видах транспорту, де панує державна форма власності, тарифна політика є регульованою та повністю перебуває під державним контролем. При розрахунку регульованих тарифів державні органи встановлюють максимальний розмір прибутку по відношенню до собівартості перевезень (послуг). Це робиться для того, щоб транспортна галузь, яка в значній мірі монополізована, не встановлювала надто високі ціни на свою продукцію (тарифи залізничного транспорту). Якщо:

$$T_{\text{пер}} = S + \Pi \quad (2)$$

де S – собівартість перевезень (послуг); Π – прибуток, то регулюється розмір Π . Як правило, розмір прибутку встановлюється на рівні до 35 % від собівартості продукції.

Тоді:

$$T_{\text{пер}} = 1,35 * S \quad (3)$$

При цьому держава відповідними законами регулює, які витрати підприємств відносяться на собівартість виробництва, а які можуть витрачатися лише з прибутку.

Вантажні транспортні тарифи розрізняються за видами перевезень залежно від розміру партії пред'явленого вантажу: тарифи за вагонні, суднові, автомобільні, контейнерні перевезення, дрібні відправки.

Серед усіх вантажних тарифів найбільш рухливими й гнучкими відрізняються тарифи на автомобільні перевезення. Саме на цьому ринку поряд з державними з'явилися й успішно працюють досить багато середніх і дрібних підприємств різних форм власності, що займаються перевезеннями. При оцінці впливу фізичних показників на собівартість вантажних перевезень автомобільним транспортом можна відзначити, що зі збільшенням вантажопідйомності та коефіцієнта її використання, технічної швидкості й коефіцієнта використання пробігу собівартість перевезень зменшується, а збільшення часу простою автотранспортних засобів під завантаженням-розвантаженням спричиняє ріст собівартості [8]. Таким чином, базова модель транспортних витрат на автомобільні перевезення матиме такий вигляд:

$$B_{mp} = C \cdot P_{\text{ен}} \cdot k_p \cdot V \cdot k_v \cdot T \cdot k_T \cdot t \cdot k \quad (4)$$

де C – транспортний тариф, грн./т км; $P_{\text{ен}}$ – вантажопідйомність транспортного засобу, т; k_p – коефіцієнт використання вантажопідйомності; V – технічна швидкість, км/год; k_v – коефіцієнт корисного використання пробігу; T – календарний період, днів; k_T – коефіцієнт використання календарного часу; t – добовий фонд часу, год.; k – коефіцієнт використання добового часу.

Окрім витратного фактора, значний вплив на величину тарифу може мати рівень конкуренції на ринку. Вартість перевезення часто враховує співвідношення попиту та пропозиції на транспортні послуги. Тарифна ставка залежить від величини конкуренції в кожному окремому сегменті ринку.

Формування ціни на морському транспорті складається з вартості перевалки вантажів у морських портах і вартості перевезення вантажів (фрахту). Фрахт містить у собі як витрати судновласника щодо вмісту судна в рейсі, так і витрати на оплату портових зборів за послуги, що надаються суднам з метою забезпечення безпечного проведення суден у порт і з порту, включаючи стоянку в порту [9].

Тарифи на перевезення вантажів морським транспортом (фрахтові ставки) державою не регулюються і їх рівень визначається світовими цінами, що склалися на ринку цих послуг. Що стосується тарифів на послуги в морських портах, то вони підлягають державному регулюванню і складають систему портових тарифів, що включає такі розрахунки стягнень:

із судновласників стягується збір і плата за послуги, що надаються суднам у морських торгових портах України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України № 239 (документ z0663-14) від 10.06.2014 р.

з вантажовласників стягується тарифна плата згідно зі збірником тарифів на роботи й послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 239 (документ z0663-14) від 10.06.2014 р. за узгодженням з Міністерством економіки і Держстандартом, із змінами і доповненнями [10].

Порядок державного регулювання тарифів на перевалку вантажів такий: Міністерством інфраструктури України (центральною виконавчою владою) доводяться затверджені тарифи і надається можливість самостійного застосування знижок до 30 % та, за погодженням з Міністерством інфраструктури, – у розмірі від 30 % до 50 %.

З урахуванням внутрішніх факторів розрахунок знижки має бути таким, щоб тариф дозволив залучити максимально можливий обсяг переробки вантажу, і при цьому не було б отримано збитків (беззбитковість). Тобто має місце визначення показника «Економічно обґрунтований тариф на вантажопотік».

Для урахування зовнішніх чинників тарифоутворення (попит на послуги порту з перевалки вантажів) та обґрунтування величини знижок з тарифів застосовується контроль тарифів на перевалку вантажів:

1. Визначення діапазону тарифу, що дозволений згідно з чинним законодавством.

$$T_{\min D} = T_{\max D} * \left(1 - \frac{d_{\max}}{100}\right) \quad (5)$$

де $T_{\max D}$ – затверджений тариф Міністерством інфраструктури; $T_{\min D}$ – тариф з урахуванням максимальної знижки $d_{\max}$ (30 % – якщо встановлювати самостійно, 50% – якщо погодити з Міністерством інфраструктури).

2. Розрахунок діапазону тарифу на підставі дослідження та аналізу ринкової кон'юнктури.

$$T_{\max p} = B_{\text{КП}} - B_{\text{ПП}} - \text{ТВ}_{\text{інші}} \quad (6)$$

де $T_{\max p}$ – максимальний тариф з урахуванням ринкових факторів; $B_{\text{КП}}$ – вартість вантажу у кінцевому пункті вантажо-потіку (куди доставляється вантаж); $B_{\text{ПП}}$ – вартість вантажу у початковому пункті вантажопотоку (звідки доставляється вантаж); $\text{ТВ}_{\text{інші}}$ – транспортні витрати на доставку вантажу з початкового пункту до кінцевого за винятком вартості переробки у порту (витрати на залізничне, річкове, морське транспортування тощо).

Особливу специфіку ціноутворення та побудови тарифів має авіаційний транспорт. За типом перевезень авіаційні тарифи класифікуються на пасажирські, багажні, поштові та вантажні. Порівняльна класифікація за різними ознаками та визначення авіаційних пасажирських тарифів наведена у таблиці 2.

Таблиця 2. Порівняльна класифікація авіаційних пасажирських тарифів

За ступенем обмеження		
Нормальні тарифи (Normal Fares) – це тарифи, які не мають обмежень	>	Спеціальні тарифи (Special or Promotional Fares) – будь-які тарифи, опубліковані на екранах систем бронювання, відмінні від нормальних
По прив'язці до певного авіаперевізника		
Індустріальні тарифи (Industry Fares) – тарифи, що не прив'язані до певної авіакомпанії	>	Тарифи певного перевізника (Carrier Fares) – тарифи, прив'язані до певної авіакомпанії
По прив'язці до маршруту		
Мильні тарифи (Mileage Fares – M) – тарифи, що не прив'язані до певного маршруту	>	Рутингові тарифи (Routing Fares – R) – тарифи, прив'язані до певного маршруту

За видом доступу		
Опубліковані тарифи (Published Fares) – тарифи, що надаються всім агентствам	>	Конфіденційні тарифи (Confidential Fares) – тарифи, що надаються конкретним організаціям

Джерело: розроблено авторами

Також існують різні види тарифів залежно від їх побудови та застосування, що подані в таблиці 3.

Таблиця 3. Види тарифів залежно від їх побудови та застосування

Пільгові тарифи (Discounted Fares)	Тарифи, взяті у відсотковому співвідношенні до опублікованих тарифів (відсоток залежить від виду знижки)
Наскрізні тарифи (Through Fares)	Тарифи, що застосовуються для оплати перевезення між Пунктом Відправлення і Пунктом Призначення. Наскрізний тариф може бути прямим (не потребує мильної надбавки) і з мильною надбавкою
Дільничні тарифи (Sector Fares)	Тарифи, що діють на одній із ділянок перевезення
Побудовані тарифи (Constructed Fares)	Тарифи, розраховані у відповідності з правилами побудови тарифів
Пропорційні тарифи (Add-on Amounts)	Застосовуються для побудови тарифів до внутрішніх пунктів країни, до яких відсутні прямі опубліковані тарифи цього ж типу. Будуються на основі певних правил, коли до опублікованих тарифів додається фіксована величина (add-on) для отримання шуканого тарифу

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [11]

Свою специфіку та особливості мають тарифи на авіаційні вантажні перевезення, що наведено у таблиці 4.

Таблиця 4. Класифікація авіаційних вантажних тарифів

Мінімальний тариф (Minimum Charge)	Мінімальна ціна, за якою вантаж може бути прийнятий до перевезення. Застосовується до малих вантажів.
Основні тарифи (GCR) (General Cargo Rates)	Стандартні тарифи авіакомпаній, які базуються за ваговою шкалою, згідно з якою, більший загальний вазі вантажу відповідає менший тариф.
Спеціальні тарифи (SCR) (Specific Commodity Rates)	Спеціальні тарифи або корейти (corates) встановлено для окремих категорій товарів.
Класові тарифи (Class Rates)	«Класові» тарифи встановлюються для вантажів, які вимагають особливих умов для перевезення.
Тарифи ULD (ULD Charges)	Тарифи на перевезення вантажу в стандартних засобах пакування (Unit Load Devices – ULD) – піддонах, контейнерах. Тарифи, залежно від типу ULD, визначають вартість перевезення мінімальної «округленої ваги» (pivot weight – p.w.), а також вартість перевезення ваги, що перевищує мінімальну (over pivot weights).

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [12]

Визначальними групами факторів у системі ціноутворення на повітряному транспорті є [13]:

1. Собівартість авіап перевезень є головним фактором, що впливає на кінцеву величину тарифу.
2. Вплив суміжних транспортних галузей на структуру авіатарифів (найвагоміший вплив має залізничний транспорт).
3. Комерційне завантаження літака. Відображає рівень збалансованості між попитом та пропозицією на авіап перевезення.
4. Споживча вартість, яку формують тип літака, клас салону, кількість посадок, час доби виконання рейсу, сезон перевезень, кількість та якість послуг, що надаються в аеропорту та на борту літака, система продажу авіаквитків тощо.

Базою для визначення тарифів авіакомпанії є собівартість авіап перевезень. При побудові тарифної політики авіакомпанії на конкретному напрямі проводиться комплексне вивчення ринку, за результатами якого визначаються сегменти та оцінюється їх розмір. Правильна оцінка розміру сегмента дуже важлива, оскільки дозволяє авіакомпанії вибрати цільові сегменти та сфокусувати свою увагу на них з метою отримання прибутку. Для цього авіакомпанія повинна реально оцінити свої можливості та зіставити їх з потребами та побажаннями споживачів (пасажирів або вантажовідправників).

Після визначення структури ринку авіап перевезень, тобто відсоткового співвідношення між сегментами на своїх рейсах і на ринку в цілому, авіакомпанія переходить до наступного етапу: визначення співвідношення між різними тарифами різних класів обслуговування. Для цього аналізується цінова еластичність попиту, яка визначається за формулою:

$$E_{\pi} = \frac{\Delta \pi}{\pi} : \frac{\Delta C}{C} \quad (7)$$

Коефіцієнт цінової еластичності попиту показує на скільки відсотків зміниться попит на авіап перевезення при зміні тарифу на 1 %. Попит приймається рівним обсягу перевезень. Якщо E більше 1, то попит називається еластичним. Тоді зменшення тарифу призведе до збільшення одержуваного доходу за рахунок випереджаючого зростання обсягу авіап перевезень. Якщо E менше одиниці, попит називається нееластичним. Зниження ціни не дасть бажаного приросту доходу, оскільки деяке зростання обсягу авіап перевезень не компенсує втрати внаслідок зменшення тарифу. При одиничному значенні коефіцієнта цінової еластичності сума отриманого доходу буде постійною при будь-яких значеннях тарифів. Після чого на основі джерела [11] сформовано таке рівняння:

$$C_{ps} * \left(1 + \frac{P}{100\%}\right) = \sum_{i=1}^n \frac{S_i}{100\%} * T_i \quad (8)$$

де C_{ps} – собівартість пасажирського крісла, грошові одиниці;

P – запланована рентабельність виконання рейсу, %;

S_i – сегментація ринку, %;

$i = \overline{1, n}$ – індекс певного сегмента ринку;

T_i – тариф певного сегменту ринку.

Далі методом експертних оцінок на основі розрахунків коефіцієнтів цінової еластичності попиту встановлюється бажане співвідношення ($a_2, a_3 \dots a_n$) між тарифами різних класів обслуговування та базовим тарифом (наприклад, T_1). Тоді:

$$T_2 = T_1 * a_2, T_3 = T_1 * a_3, \dots, T_n = T_1 * a_n$$

З даного рівняння шляхом нескладних математичних перетворень спочатку обчислюється значення базового тарифу, а потім значення тарифів кожного класу.

Встановлення тарифів (цін) – одна з найбільш важливих областей прийняття рішень у будь-якому бізнесі, у тому числі і транспортному. Однак порядок встановлення тарифів (цін) – це складний і багатоетапний процес, який має системний характер (рис. 2).

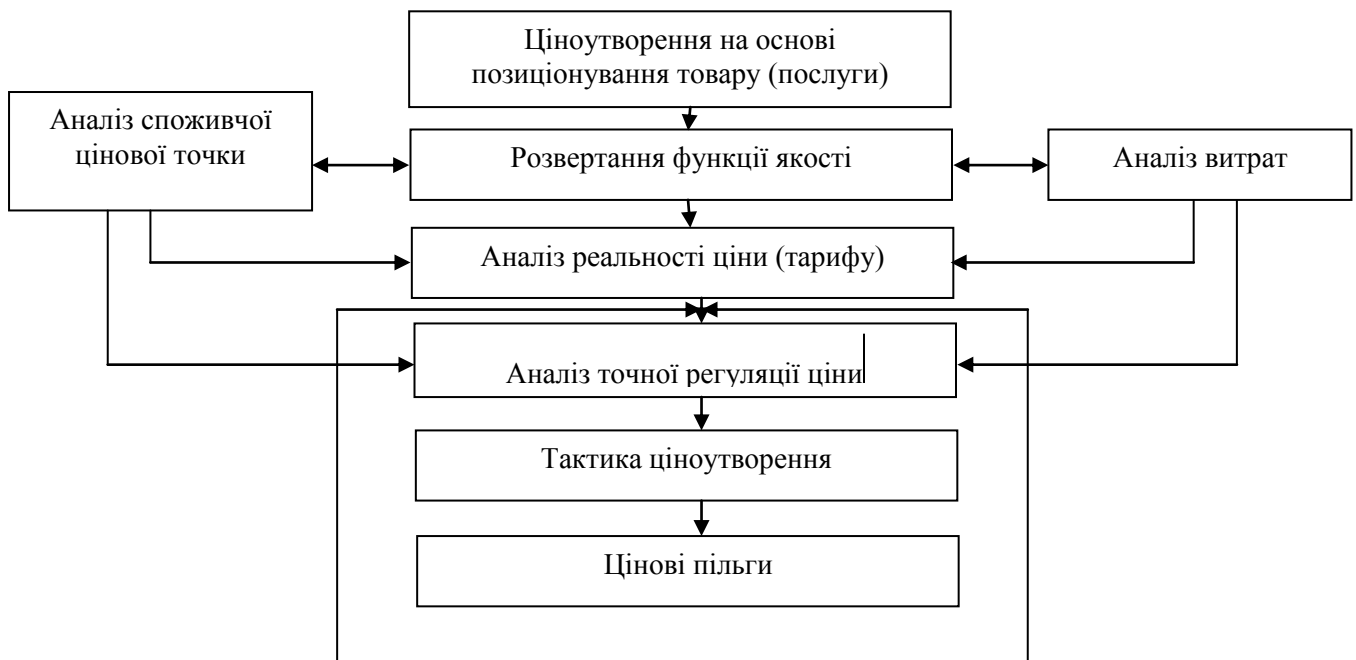


Рис. 2. Системний підхід до ціноутворення

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [14]

Будучи рівноправними суб'єктами господарської діяльності, транспортні підприємства повинні працювати рентабельно, забезпечуючи собі умови для розширення, і зобов'язані сплачувати всі податки, вносити неподаткові платежі, передбачені чинним законодавством. Виходячи із цього й відповідно до загальних правил формування цін транспортний тариф складається із собівартості перевезень, прибутку й непрямих податків і неподаткових відрахувань. Оскільки переважним підходом у формуванні тарифів є витратний, собівартість транспортних послуг являє собою вихідну розрахункову базу при визначенні тарифів. Групування транспортних витрат за економічним змістом, коли в одну групу поєднуються витрати на однорідні, споживані в процесі виробництва ресурси – відмінність ціноутворення транспортних послуг від інших галузей виробництва. Це пов'язано з відносно більш високою трудомісткістю й фондомісткістю транспортних послуг.

Висновки. У статті обґрунтовано сутність теоретичних засад ціноутворення. Ціна відіграє важливу роль в соціально-економічному житті суспільства. Роль ціни незмірно

зростає в ринковій економіці, але рівень ціни повинен бути обґрунтованим та зрозумілим споживачам товарів та послуг.

Досліджено складові та визначено етапи ціноутворення на різних видах транспорту. Тарифоутворення на транспорті є частиною загальної теорії ціноутворення, але з обов'язковим урахуванням транспортної продукції (послуги) і ринків транспортних послуг. Тарифи на вантажні та пасажирські перевезення відрізняються один від одного по своїй ролі і методології побудови.

ЛІТЕРАТУРА

1. Базиліук А.В., Назаренко Я.Я. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: монографія. Київ: НТУ, 2010. 197 с.
2. Коба В.Г. Економіка транспорту: навч. посіб. Київ: КДАВТ, КМУЦА, 1999. 254 с.
3. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: навч. посіб. Київ: Фенікс, 2012. 240 с.
4. Сич Є.М., Колесникова Н.М. Вплив державного регулювання на ефективність ціноутворення вантажних перевезень. Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. Економіка і управління. Київ, 2004. Вип. 6. С. 100-105.
5. Определение цены автотранспортной услуги на основе ее ценности / за ред. В.Г. Шинкаренко, Т.Г. Тохтарь. Харків: ХНАДУ, 2008. 27 с.
6. Ефанов А.Н. Цена и ценообразование на транспорте. Известия Петербургского государственного университета путей сообщения. Социально-экономические проблемы. Санкт-Петербург, 2012. № 4. С.149-153. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsena-i-tsenoobrazovanie-na-transporte/viewer>. (дата звернення 15.10.2021).
7. Соловійова О.О, Висоцька І.І., Герасименко І.М. Загальний курс транспорту: навч. посіб. Київ: НАУ, 2019. 244 с.
8. Кіндій М.В., Малиш Я.В. Чинники та їх вплив на формування тарифів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. Львів, 2014. № 811. С. 156–161.
9. Будник В.А., Шкурко Є.Л. Контролінг тарифів на перевалку вантажів в морських портах України. Проблеми економіки. Харків: Видавничий дім «ИНЖЭК», 2014. Вип. 2. С. 100-101.
10. Про затвердження змін і доповнень до Збірника тарифів на роботи та послуги, які надаються вантажовласникам морськими портами України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 31.10.95 № 392: Наказ № 348 від 31.08.98. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0566-98#Text>. (дата звернення 17.10.2021).
11. Костромина Е. В. Экономика авиакомпании в условиях рынка: учебн. 5-е изд., испр. и доп. Москва: ВКШ «Авиабизнес», 2005. 344 с.
12. Air Cargo Tariffs and Rules: What You Need to Know. URL: <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/air-cargo-tariffs-and-rules-what-you-need-to-know/> (дата звернення 15.10.2021).
13. Кулаєв Ю.Ф., Щелкунов В.И. Экономика гражданской авиации Украины: монография. 2-е изд., дополн. и перераб. Київ: «Феникс», 2010. 736 с.
14. Діксон П.Р. Управління маркетингом: перекл. з англ. Москва: Біном, 1998. 451 с.

REFERENCES

1. Bazilyuk A.V., Nazarenko Ya.Ya. (2010), Tarifoutvorenniya u sferi pasazhirs'kih perevezen': monografiya. [Tariff formation in the sphere of passenger transportation: monograph]. Київ: NTU. 197 p. [in Ukrainian].
2. Koba V.G. (1999), Ekonomika transportu: navch. posib. [Transport economics: textbook]. Київ: KDAVT, KMUCA. 254 p. [in Ukrainian].
3. Kulaev Yu.F. (2012), Ekonomika zaliznichnogo transportu: navch. posib. [Economics of railway transport: textbook]. Київ: Feniks. 240 p. [in Ukrainian].
4. Sich E.M., Kolesnikova N.M. (2004), Vpliv derzhavnogo regulyuvannya na efektyvnist' cinoutvorenniya vantazhnyh perevezen'. [The impact of government regulation on the efficiency of freight pricing]. Zbirnik naukovih prac' Kiivs'kogo universitetu ekonomiki i tekhnologij transportu. Ekonomika i upravlinnya. Київ. vol. 6. pp. 100-105. [in Ukrainian].

5. Opredelenie ceny avtotransportnoj usluzhi na osnove ee cennosti [Determination of the price of a road transport service based on its value] / za red. V.G. Shinkarenko, T.G. Tohtar'. Harkiv: HNADU, 2008. 27 p. [in Ukrainian].
6. Efanov A.N. (2012), Cena i cenoobrazovanie na transporte. [Price and pricing for transport]. Izvestiya Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshcheniya. Social'no-ekonomicheskie problemy. Sankt-Peterburg, vol.4. pp.149-153, available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsena-i-tsenoobrazovanie-na-transporte/viewer> (Accessed 15.10.2021). [in Russian].
7. Solovjova O.O., Visoc'ka I.I., Gerasimenko I.M. (2019), Zagal'nij kurs transportu: navch. posib. [General course of transport: textbook.]. Kiiv: NAU. 244 p. [in Ukrainian].
8. Kindij M.V., Malish Ya.V. (2014), Chinniki ta ih vpliv na formuvannya tarifiv na mizhnarodni vantazhni avtomobil'ni perevezennya. [Factors and their influence on the formation of tariffs for international road haulage]. Visnik Nacional'nogo universitetu «L'vivs'ka politehnika». Logistika. L'viv. Vol. 811. pp. 156–161. [in Ukrainian].
9. Budnik V.A., Shkurko E.L. (2014), Kontroliuvannia tarifiv na perevalku vantazhiv v mors'kih portah Ukraïni. [Controlling tariffs for transshipment of goods in seaports of Ukraine]. Problemy ekonomiki. Harkiv: Vidavnicij dim «INZHEK», vol. 2. pp. 100-101. [in Ukrainian].
10. Pro zatverdzhennya zmin i dopovnen' do Zbirnika tarifiv na roboti ta poslugi, yaki nadayut'sya vantazhovlasnikam mors'kimi portami Ukraïni, zatverdzhеного nakazom Ministerstva transportu Ukraïni vid 31.10.95 № 392: [On approval of changes and additions to the Collection of tariffs for works and services provided to cargo owners by seaports of Ukraine, approved by the order of the Ministry of Transport of Ukraine dated 31.10.95 № 392]: Nakaz № 348 vid 31.08.98, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0566-98#Text>. (Accessed 17.10.2021). [in Ukrainian].
11. Kostromina E.V. (2005), Ekonomika aviakompanii v usloviyah rynka: uchebn. 5-e izd., ispr. i dop. [Airline economy in market conditions]. Moskva: VKSH «Aviabiznes». 344 p. [in Russian].
12. Air Cargo Tariffs and Rules: What You Need to Know, available at: <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/air-cargo-tariffs-and-rules-what-you-need-to-know/>. (Accessed 15.10.2021).
13. Kulaev Yu.F., Shchelkunov V.I. (2010), Ekonomika grazhdanskoj aviacii Ukrainy: monografiya. [Economics of Civil Aviation of Ukraine: Monograph]. 2-e izd., dopoln. i pererab. Kiiv: «Feniks». 736 pp. [in Ukrainian].
14. Dikson P.R. (1998), Upravlinnya marketingom [Marketing management]: perekl. z angl. Moskva: Binom. 451 p. [in Russian].

Herasymenko Iryna, PhD

(Associate Professor Department of organization of aviation works and services, National Aviation University)

Soloviova Olena, PhD, Associate Professor

(Professor Department of Economics and Business Technologies, National Aviation University)

Vysotska Iryna, PhD, Associate Professor

Professor Department of Air Transport Organization, National Aviation University)

Pron Svitlana, PhD, Associate Professor

(Professor Department of organization of aviation works and services, National Aviation University)

THEORETICAL PRINCIPLES OF PRICING AND TARIFF CONSTRUCTION ON TRANSPORT

The theoretical bases of the essence of pricing, its components and construction of tariffs on different types of transport are generalized and substantiated. The grouping of price functions by directions and mechanisms of economic management is made. It was found that it is not possible to implement all the functions due to the contradictory goals and objectives of the equivalent

distribution of values of the created products. Therefore, in a market economy, prices are exempt from a number of functions and are used mainly as market regulators and stimulants.

It is noted that pricing in transport is significantly different from pricing in industries that produce products in the form of goods. The end result of the transport is the process of transportation (completed), thus, the transport is not a product in the form of goods, but a service.

Peculiarities of transport tariffs formation related to the specifics of transport as a sphere of activity are considered. This causes the complexity of the process of pricing and construction of tariffs in the field of transportation compared to the processes of pricing in other sectors of the economy. Based on the analysis of the approaches that have developed in Ukraine, the stages of pricing in transport have been identified.

Different forms of construction of transport tariffs on different types of transport are investigated, which is due to the specifics of each type of transport and its subordination. The main factors influencing the formation of the tariff for freight and passenger transportation by different modes of transport are considered. The special specifics of pricing and tariffs construction on air transport are noted. A comparative classification is made and the characteristics of different types of aviation passenger tariffs on different grounds are given. The classification of different types of freight tariffs on air transport is given.

Keywords: *price, pricing, tariff, transport tariff, prime cost, transport service.*

Владислав Черній

(аспірант спеціальності 051 «Економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-0162-4507

Оксана Мирошниченко

(магістр соціології, Національний університет «Києво-Могилянська академія»)

ORCID ID 0000-0003-4349-9289

Володимир Тарасюк

(кандидат технічних наук, асистент кафедри міського будівництва, Київський національний університет будівництва і архітектури)

ORCID ID 0000-0003-4762-5668

Дмитро Олександрович Беспалов

(асистент кафедри міського будівництва, Київський національний університет будівництва і архітектури)

ORCID ID 0000-0002-0778-5627

ПІДХОДИ ДО КОМУНІКАЦІЙ НА ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті обговорюються причини появи концепції сталої міської мобільності та визначається роль комунікацій у підвищенні конкурентоспроможності громадського транспорту. Мета – узагальнення існуючих підходів до комунікацій і створення інструментарію, який дозволяє гнучко реагувати на нові виклики та підвищити рівень адаптивності процесів функціонування та розвитку міських транспортних систем. За результатами аналізу змісту академічних та прикладних досліджень з метою отримання комплексного зворотного зв'язку від пасажирів громадського транспорту було запропоновано формувати комунікацію, виходячи із комбінації різних підходів до сегментації споживачів. Проведені полігонні дослідження дозволили встановити, що громадський транспорт переважно використовується на маршруті «дім – робота», важливим засобом пересування є маршрутне таксі, пріоритетними параметрами якості є частота відправлення транспортних засобів та наявність прямого сполучення. Встановлено, що отримання зворотного зв'язку є корисним для моніторингу якості послуг та дієвості управлінських рішень. В умовах розвитку інформаційно-комунікаційних технологій важливо створювати додаткові сервіси, що допомагають в режимі реального часу формувати особисті маршрути та економити час на пересування. Транспортні додатки спроможні вирішити важливі завдання: забезпечити інформацію наявних і потенційних споживачів та стати джерелом отримання інформації для системи управління транспортними системами міста, а за потреби – інструментом проведення періодичних опитувань споживчих вподобань.

Ключові слова: стала міська мобільність, громадський транспорт, комунікації, пасажир, зворотний зв'язок, сегментація, додаток, сервіси.

© Черній В. О., Мирошниченко О. Є., Тарасюк В. П., Беспалов Д. О., 2021

Постановка проблеми. Важливою складовою сталого розвитку міського середовища є створення ефективних транспортних систем та забезпечення їхнього надійного функціонування.

Природні, архітектурно-планувальні, екологічні, соціально-культурні та інші фактори, які визначають комфортність проживання мешканця певної території, значно послаблюють своє значення без належного ступеня доступності та потрібного рівня мобільності населення. З розвитком технологій та науково-технічним прогресом транспорт був органічно інтегрований у життя людини і став здійснювати безпосередній вплив на формування міської структури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вчені та практики, зокрема О. В. Бакалінський [1], О. В. Малишева [2], Г. В. Мітченко [3], О. В. Мороз [4], В. Г. Шинкаренко [5], В. П. Яновська [6] та ін., періодично підкреслюють, що у сучасних містах системи забезпечення пересування стикаються з добре відомими викликами. Урбанізація та пов'язане з нею зростання чисельності міського населення обумовлює необхідність масштабування транспортних систем. Розвинена транспортна інфраструктура стимулює будівництво житла, і навпаки, нове міське житлове планування обумовлює розвиток міського транспорту. Зростання монофункціональної забудови, у т.ч. в передмістях, призводить до маятникової міграції, створюючи трафік, пов'язаний із зростанням мобільності міського населення, і додатково навантажує транспортну мережу. Дисперсна форма зростання, що виявляється у неконтрольованому розростанні міських територій, вимагає пошуку альтернатив, що нівелюють застосування екологічно, соціально та економічно неспроможних та нестійких форм міського розвитку, зокрема пов'язаних із залежністю від використання власного автотранспорту. До таких загальноозначених стійких викликів, що є прогнозованими, а отже можуть бути ураховані при стратегічному пануванні та операційному управлінні, перманентно додаються більш ситуативні. До ситуативних, зокрема, належать сучасні карантинні обмеження, в т.ч. пов'язані з функціонуванням транспорту, що, починаючи з середини грудня 2019 року, стали наслідком впливу всесвітньої епідемії коронавірусної хвороби, яка отримала назву COVID-19.

Мета статті. Подальше поширення стійких та ситуативних трендів визначає необхідність постійного перегляду існуючих підходів до комунікацій і створення інструментарію, який дозволяє гнучкого реагувати на нові виклики та підвищити рівень адаптивності процесів функціонування та розвитку міських транспортних систем.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток міст та освоєння передміської території у контексті транспорту тісно пов'язані зі зростанням темпів автомобілізації та накопиченням екологічних проблем, обумовлених порівняно більш швидким збільшенням пасажиропотоку автомобільного транспорту. Щороку у світі продається понад 70 млн автомобілів. За експертними оцінками за допандемічних умов у 2021 році продажі автомобілів мали досягти 80 млн на рік. Але, навіть зважаючи на уповільнення світової економіки внаслідок впливу пандемії коронавірусної хвороби, очікується, що у 2021 р. світові продажі автомобілів складуть понад 71 млн автомобілів і при цьому зростуть понад ніж на 6 млн автомобілів порівняно із даними 2020 року [7]. Крім цього пандемічні умови впливають на поведінку споживачів на локальних та на світовому ринках транспортних послуг, додаючи нових переваг автомобільному транспорту. Як приклад, за результатами опитування 83 % молодих людей віком 18 – 24 років стверджують, що пандемія спонукає їх навчитися керувати автомобілем [8].

Значне зростання кількості власників автомобілів призводить до низки проблем, пов'язаних із дорожнім рухом, якістю життя, екологічною необхідністю знизити рівень використання автомобілів. Водночас концентрація транспортних засобів на певній території (у міських агломераціях) і надалі збільшується, оскільки населення міст

безупинно зростає. У сучасному академічному та політичному середовищі у відповідь на високі рівні автомобілізації та тенденції щодо посилення ролі автомобільного транспорту активно формується концепція сталої міської мобільності (Sustainable Urban Mobility), яка забезпечуючи зростаючі потреби міського пересування, мінімізує виснаження ресурсів і знижує загрози можливого незадоволення потреб у пересуванні майбутніх поколінь [9]. На рівні місцевих органів самоврядування, а у деяких країнах і на державному рівні, приймають різні заходи щодо уповільнення зростання кількості власників автомобілів [10]. Частина з них має жорсткий характер, але здебільшого, оскільки мобільність є вирішальним фактором розвитку та економічного зростання міста, мова йде про введення обмежень у використанні приватного автомобільного транспорту з одночасним пропонуванням та просуванням іншої альтернативи – громадського транспорту.

Природно, що остаточний вибір мешканця між двома варіантами (приватний автомобіль або громадський транспорт) багато в чому залежить від якості послуг, що надаються транспортом загального користування. Проте слід звернути увагу, що крім якості транспортного обслуговування, яка очевидно має першорядне значення, для потенційного клієнта також актуальним є імідж та доступність інформації. Створення позитивного іміджу поряд із своєчасним та легким наданням інформації є надзвичайно важливим фактором утримання існуючих та залучення нових клієнтів, а отже фактором конкурентоспроможності послуг транспорту загального користування [10].

Наразі внаслідок динамічного запровадження досягнень науково-технічного прогресу та стрімкого переходу від індустріального до постіндустріального та від постіндустріального до інформаційного суспільства постійно з'являються нові та експоненціально розвиваються існуючі інформаційно-комунікаційні технології, поширюється інтернет, збільшуються швидкість одержання інформації та підвищується доступність даних [10]. У таких умовах відбувається трансформація свідомості споживачів і, як наслідок, вимагають постійного вдосконалення підходи до комунікацій. Сучасні комунікації, як система заходів впливу на наявних та потенційних споживачів, що класично використовується для максимізації результатів економічної діяльності, стають відповіддю на можливості та загрози нестабільного зовнішнього середовища. Реалізуючись у комплексі управлінських рішень, заснованих на дослідженні динаміки попиту, вподобань пасажирів та тенденцій розвитку ринку, система комунікацій передбачає регулювання ринкової стійкості за результатами моделювання поведінки споживачів, що визначає рівень попиту на послуги транспорту загального користування.

У систему міського громадського транспорту входять різні види наземного транспорту (автобуси, тролейбуси, трамваї, маршрутні таксі, електричка, фунікулер) та метрополітен. Транспортні послуги мають низку характеристик якості, що по-різному реалізуються видами транспорту. Саме тому надзвичайно важливо отримувати від пасажирів комплексний зворотній зв'язок. У процесі комунікації може формуватися усереднене уявлення споживачів про проблеми користування тим або іншим видом транспорту, якість обслуговування, інші важливі для управління параметри спожитих послуг. Результати опитування допомагають виявити закономірності розподілу пасажирів громадського транспорту:

- 1) залежно від завдань планування,
- 2) за шарами попиту,
- 3) за цілями – причинами придбання послуг,
- 4) за ступенем задоволення,
- 5) за отриманими вигодами,
- 6) за результатами психографії тощо.

Залежно від завдань планування сегментація може здійснюватися, наприклад, за кількістю та частотою поїздок, що переважно застосовується для розробки тарифних планів і видів проїзних квитків [12]. За Дж. Бернетом і С. Мориарти найпростіша сегментація заснована на урахуванні причин придбання послуг. Класичним прикладом сегментації є поділ споживачів на основі отримуваних вигід, що дозволяє створити стратегії комунікацій, засновані на урахуванні переваг. Використання психографії дозволяє здійснювати сегментацію відповідно до наборів людських якостей, властивих певним групам споживачів (до особливостей стилю життя, повсякденних інтересів або сприйняття характеристик якості) [13]. В. О. Гавриков до видів сегментації відносить розподіл: за потребами у міських пасажирських перевезеннях; характеристиками, подібностями та відмінностями споживачів послуг; ступенем задоволеності існуючими перевезеннями [14].

Узагальнюючі вищенаведене, а також специфіку формування попиту на послуги громадського транспорту [15], можна виділити шість головних підходів до сегментації пасажирів громадського транспорту (табл. 1).

Таблиця 1. Підходи до сегментації пасажирів громадського транспорту

Підходи до сегментації пасажирів громадського транспорту	Ознаки
За шарами попиту	дім – робота, інше – дім, дім – інше, робота – дім, інше – інше, робота – робота, робота – інше, дім – заклад вищої освіти, заклад вищої освіти – дім, дім – навчання, навчання – дім, інше – робота, дім – дача, заклад вищої освіти – інше, дача – дім
За цілями	робота, покупки, дозвілля, в гості, заклад вищої освіти, навчання, діти, медичне, дача, дім (з вилученням цілі «дім», за ціллю «з та до дому»)
За режимами переміщення	громадський транспорт, пішки, автомобіль, інше, таксі, комбінація різних режимів переміщення («суміш»)
За видами громадського транспорту	маршрутні таксі, тролейбус, автобус, трамвай, безкоштовний автобус, електричка, фунікулер, метрополітен
За пріоритетними параметрами якості транспортних послуг	частота, з якою ходить транспорт, пряме сполучення (не треба доходити / пересадки), щоб можна було сісти, безпека, тривалість поїздки, комфорт, вартість поїздки, надійність (із ранжуванням параметрів якості за важливістю)
За ступенем задоволення	повністю задоволений, скоріше задоволений, скоріше незадоволений, абсолютно незадоволений, не використовую цей вид громадського транспорту

Джерело: сформовано авторами

Сегментація за шарами попиту виявляє основні маршрути переміщення залежно від цільових (а не територіальних) місць відправлення та призначення. Цілі поїздки (які демонструють ознаки наступної сегментації) описують цільову кореспонденцію пасажирів. За рахунок вилучення цілі «дім» та / або розподілу пасажирів лише у контексті «з та до дому» створюються можливості різного фокусування узагальнень. Крім розподілу пасажирів за громадським транспортом, пересуванням пішки, автомобілем, таксі тощо, сегментація за режимами дозволяє розглянути пасажиропотік і у комбінації різних режимів переміщення. Для вирішення проблем оптимізації руху транспортних засобів важливим залишається розподіл пасажирів за видами громадського транспорту. А стосовно системи управління якістю – сегментація за ступенем задоволення. У сегментації за ступенем задоволення пропонується

використовувати чотири рівні шкали Лікерта (Likert Scale [16]) – закритої психометричної шкали вимушеного вибору, яка широко використовуються в психології та інших соціальних наукових дослідженнях, що передбачають низку відповідей, які переходять від однієї крайності до іншої. При опитуванні пасажирів за ступенем задоволення можливі чотири варіанти відповідей щодо спожитої послуги (повністю задоволений, скоріше задоволений, скоріше незадоволений, абсолютно незадоволений) та відповідь виключення респондента з кола споживачів (не використовую цей вид громадського транспорту).

Означені підходи до сегментації комбінаторні, що продемонстровано на рис. 1.

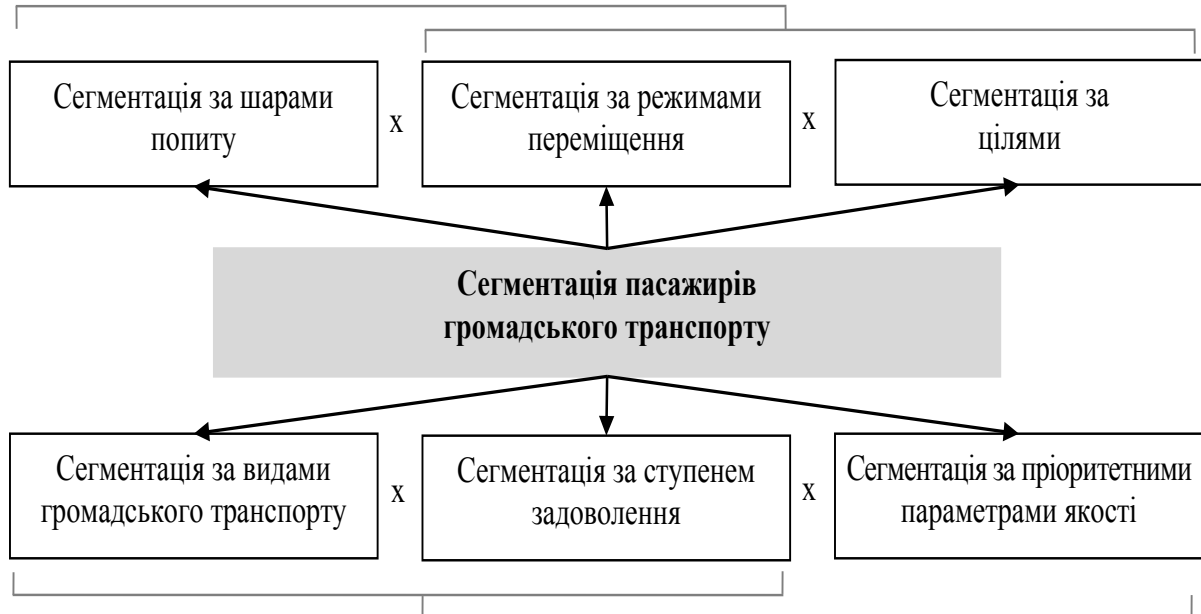


Рис. 1. Взаємозв'язок підходів до сегментації пасажирів громадського транспорту

Джерело: сформовано авторами

За означеними підходами до сегментації пасажирів громадського транспорту були проведені полігонні дослідження у м. Київ (результати представлено на рис. 2–8), м. Дніпро (рис. 9), м. Маріуполь (рис. 10–12), що продемонстрували сукупність результатів, узагальнення яких надає можливість системного представлення споживчих вподобань користувачів послуг транспорту загального користування.

Сегментація пасажирів за шарами попиту, проведена за результатами опитувань у м. Києві (2015 рік), свідчить, що у столиці пасажирів користуються послугами громадського транспорту переважно для здійснення пересувань за напрямками: «дім – робота» (23,1 %); «інше – дім» (22,5 %); «дім – інше» (22,1 %); «робота – дім» (21,9 %). У «споживчому кошику» користувачів частка інших напрямів у сукупності становить лише 10,4 % (рис. 2).

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

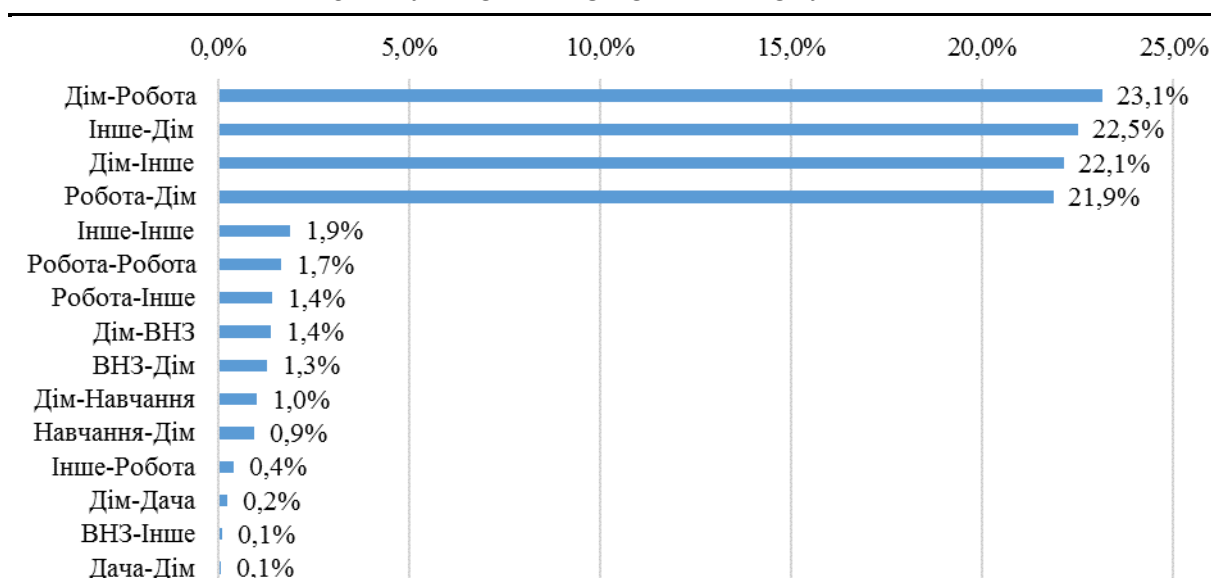


Рис. 2. Розподіл поїздок пасажирів за шарами попиту, м. Київ

Джерело: сформовано авторами

Як свідчать дані рис. 3, що відображає розподіл поїздок за цілями, попит на послуги громадського транспорту за напрямками є абсолютно збалансованим у розрізі цілей: «робота» (для 25 % пасажирів така ціль є і початковим, і кінцевим пунктом подорожі), «в гості» (2,7 %), «заклад вищої освіти» (1,4 %), «навчання» (1,0 %), «діти» (1,1 %), «медичне» (1,2 %); та майже збалансованим із незначними коливаннями у розрізі цілей: «покупки» (11–12 %), «дозвілля» (8–9 %), «дача» (0,1–0,3 %), «дім» (48–47 %).

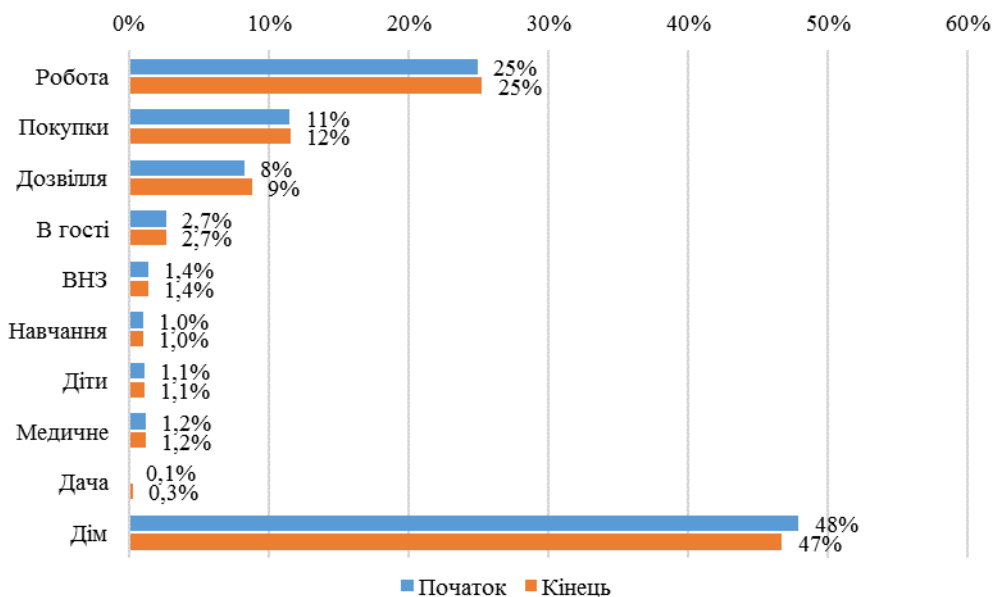


Рис. 3. Розподіл поїздок пасажирів за цілями, м. Київ

Джерело: сформовано авторами

Якщо виключити з цих цілей ціль «дім», вийде картина розподілу, представлена на рис. 4а, яка демонструє, що майже половина користувачів звертається до послуг громадського транспорту, маючи на меті дістатися до або від роботи (48–47 %), 22 % – це поїздки, пов'язані з відвідування торговельних точок продажу, 16–17 % –

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

спричинені прагненням розважання. Рис. 4б, який демонструє розподіл поїздок пасажирів за ціллю «з та до дому» не має радикальних відмінностей від рис. 4а, що вказує на сталість вподобань споживачів незалежно від досліджуваного контексту.

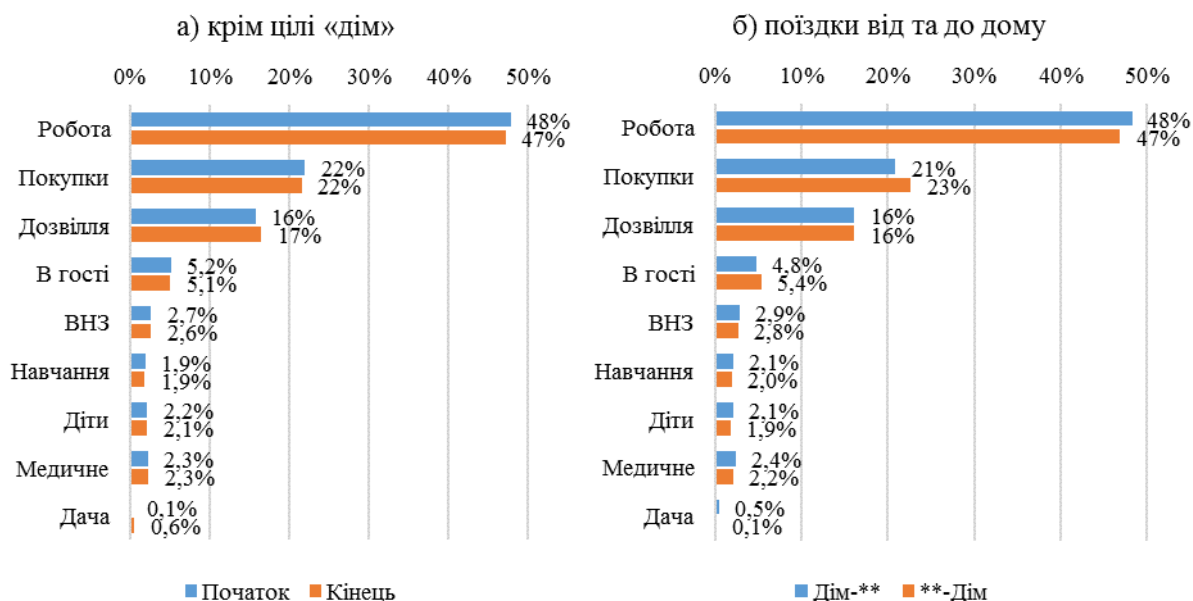


Рис. 4. Розподіл поїздок пасажирів за цілями (крім цілі «дім», за ціллю «з та до дому»), м. Київ

Джерело: сформовано авторами

Сегментація пасажирів за шарами попиту та за режимами переміщення поглиблює уявлення про вибір користувачами засобів пересування, здійснений залежно від цільового призначення подорожі. З рис. 5 можна побачити, що із загальної кількості поїздок усіма видами міського транспорту понад 50 % поїздок здійснюються транспортом загального користування якщо пасажир прямує з дому до роботи, з дому до закладу вищої освіти, з закладу вищої освіти до дому та із закладу вищої освіти в інші місця.

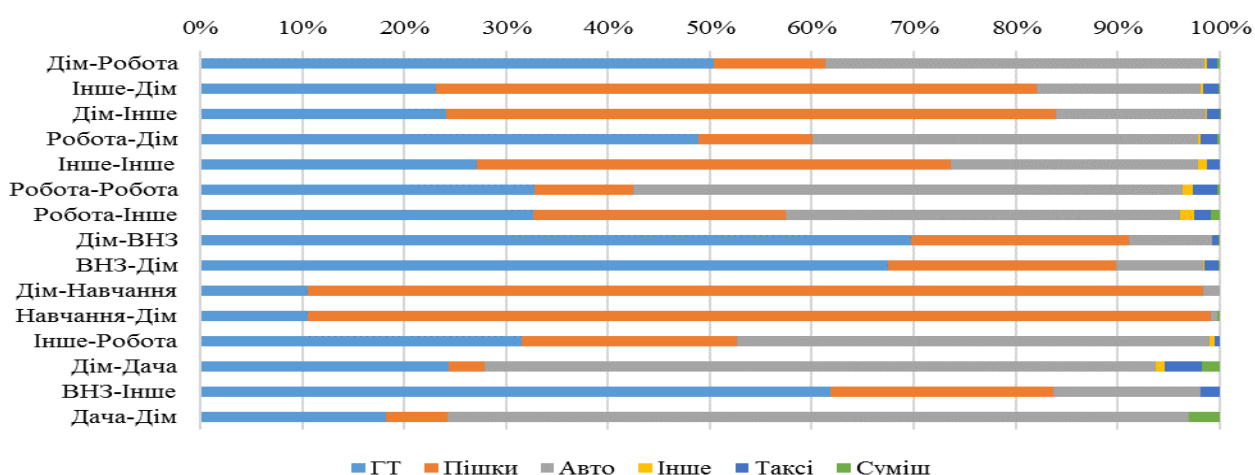


Рис. 5. Розподіл поїздок пасажирів за шарами попиту та режимами переміщення, м. Київ

Джерело: сформовано авторами

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Заслужує на увагу той факт, що частка пасажирів після роботи не повертається одразу до дому, а ставить інші цілі для подорожі, що місце для навчання споживачі обирають біля місця проживання, віддаючи перевагу пересуванню пішки, що до дачі пасажирів їдуть переважно з дому, користуючись при цьому у більшості випадків власним автомобілем, що таксі для пересування залучають для поїздки на роботу, до дому, закладу вищої освіти, дачі та в інші місця. Слід зауважити, що наразі представлений розподіл потребує уточнення, в наслідок того, що дослідження проводилось у доковідний період та, отже, не урахував зміну споживчих вподобань, спричинену карантинними обмеженнями та іншими заходами, прийнятими для запобігання розповсюдженню хвороби COVID-19.

Рис. 6 містить комбінований розподіл поїздки пасажирів за кінцевою ціллю поїздки та режимами переміщення.

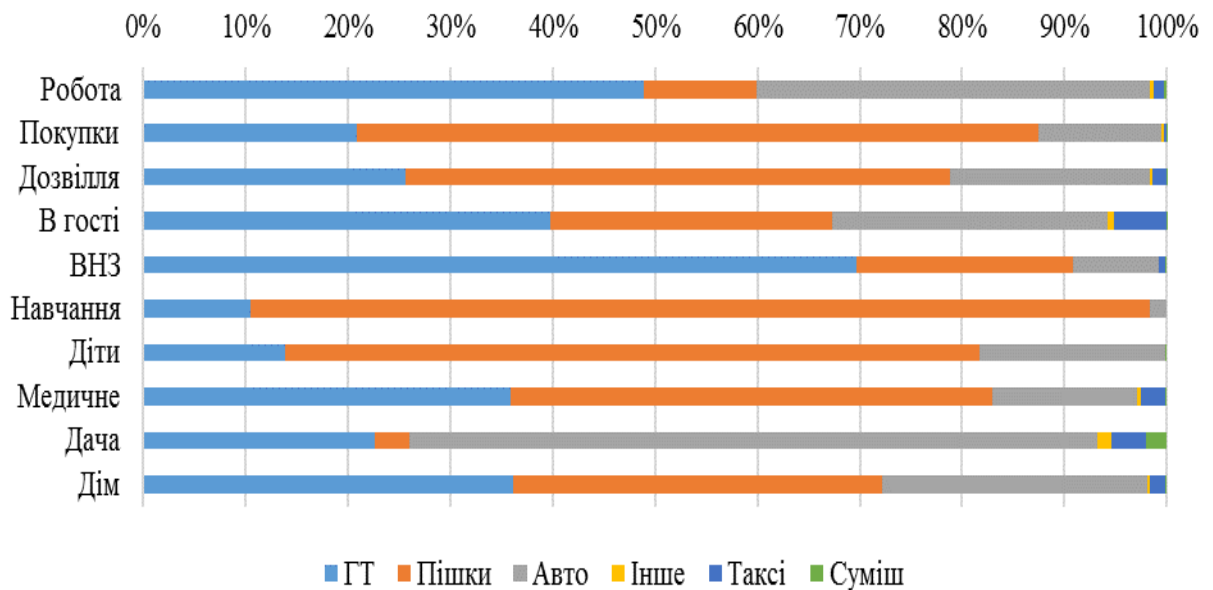


Рис. 6. Розподіл поїздки пасажирів за кінцевою ціллю поїздки та режимами переміщення, м. Київ

Джерело: сформовано авторами

Досліджуючи розподіл поїздки пасажирів за використанням видів громадського транспорту в переміщеннях важливо розуміти, що споживачі роблять вибір в умовах наявних інфраструктурних можливостей та створених у міському середовищі транспортних систем, тобто це не скільки особисті уподобання та потенційні прагнення користувачів, скільки надана перевага певній альтернативі (за наявності альтернатив) або «вибір без вибору» (за відсутності альтернатив і можливості пересування тільки одним видом транспорту загального користування у випадку без урахування таксі). Методичні засади дослідження розподіл поїздки пасажирів за використанням видів громадського транспорту полягали у наступному: за 100 % брались поїздки, які повністю чи частково здійснювались на громадському транспорті; якщо в одній поїздки (від одної цілі до іншої) фігурувало подвійне використання одного виду транспорту – це рахувалося як одне використання, тобто фіксувався сам факт використання певного виду транспорту. Означене обмеження було застосовано аби уникнути штучної переваги метрополітену (якщо людина вказувала пересадку як дві окремі ділянки метро). Одержані результати представлені на рис. 7.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

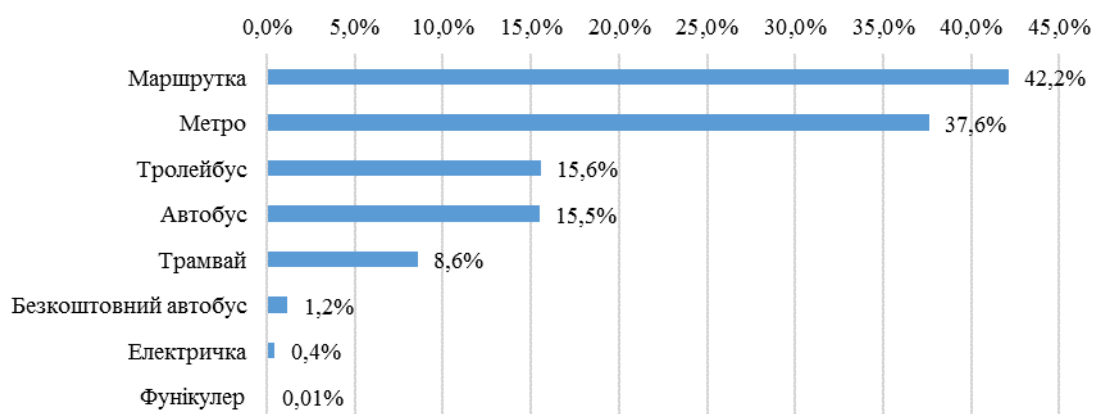


Рис. 7. Розподіл поїздок пасажирів за використанням видів громадського транспорту в переміщеннях, м. Київ

Джерело: сформовано авторами

Сегментація за параметрами якості свідчить, що пріоритети пасажирів громадського транспорту сфокусовано на таких властивостях транспортних послуг як «частота, з якою ходить транспорт» та «пряме сполучення (не треба доходити / пересадки)» (рис. 8).

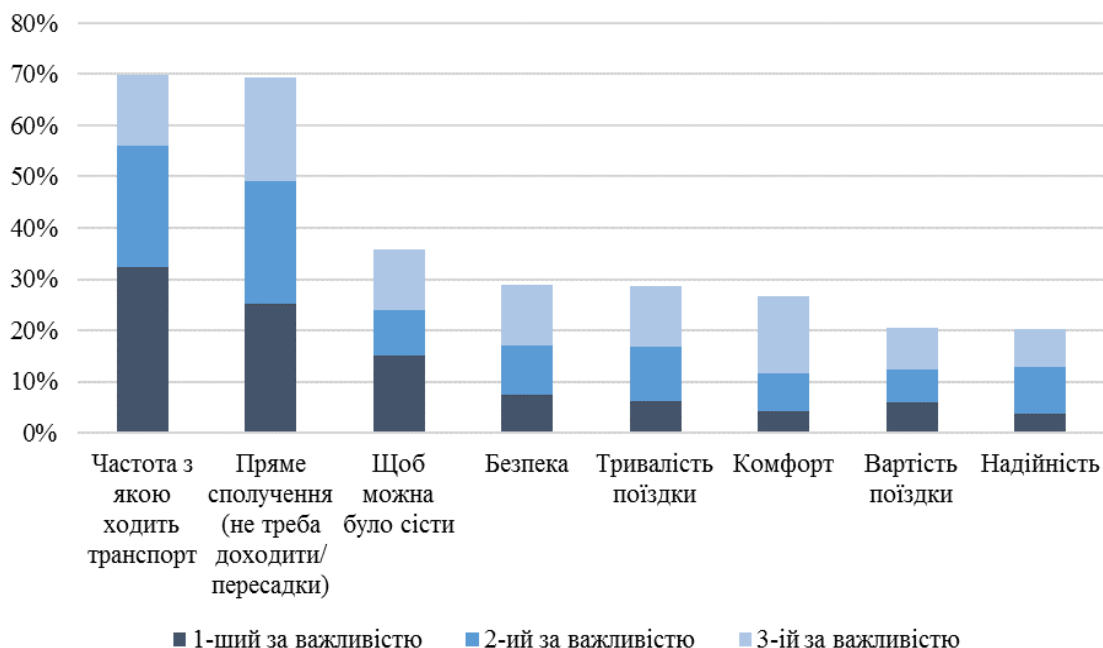


Рис. 8. Розподіл поїздок пасажирів за пріоритетними параметрами якості транспортних послуг, м. Київ

Джерело: сформовано авторами

Саме ці аспекти наразі є найважливішими для користувачів транспортної інфраструктури міста. Той факт, що надійність на останньому місці, вказує на те, що комплексна властивість об'єкта, яка залежно від його призначення та умов експлуатації складається з безвідмовності, довговічності, ремонтпридатності, збережуваності,

перебуває у порівняно гарному стані та обумовлює виникнення найменше проблем. У містах де транспорт більш непередбачуваний, параметр надійності пасажирів висувають на перше місце.

Розподіл пасажирів за ступенем задоволення послугами громадського транспорту закладає засади управління якістю послуг та дозволяє виявити пріоритети модального розвитку транспортної системи. Дослідження, проведене у 2019 році у м. Дніпро, результати якого представлені на рис. 9, демонструє потенціал зміни розподілу пасажирів за ступенем задоволення послугами громадського транспорту та свідчить про необхідність перманентного моніторингу сприйняття споживачами здійснених управлінських рішень та прийнятих заходів щодо поліпшення організації руху транспорту загального користування. Станом на весну 2019 року найбільший рівень невдоволення послугами громадського транспорту стосувався роботи маршруток (відповідей «абсолютно не задоволений» було 23 %). Через півроку, під час опитування в осіні 2019 року, частка пасажирів, що негативно сприймають обслуговування у маршрутних таксі була зменшена до 15 %.

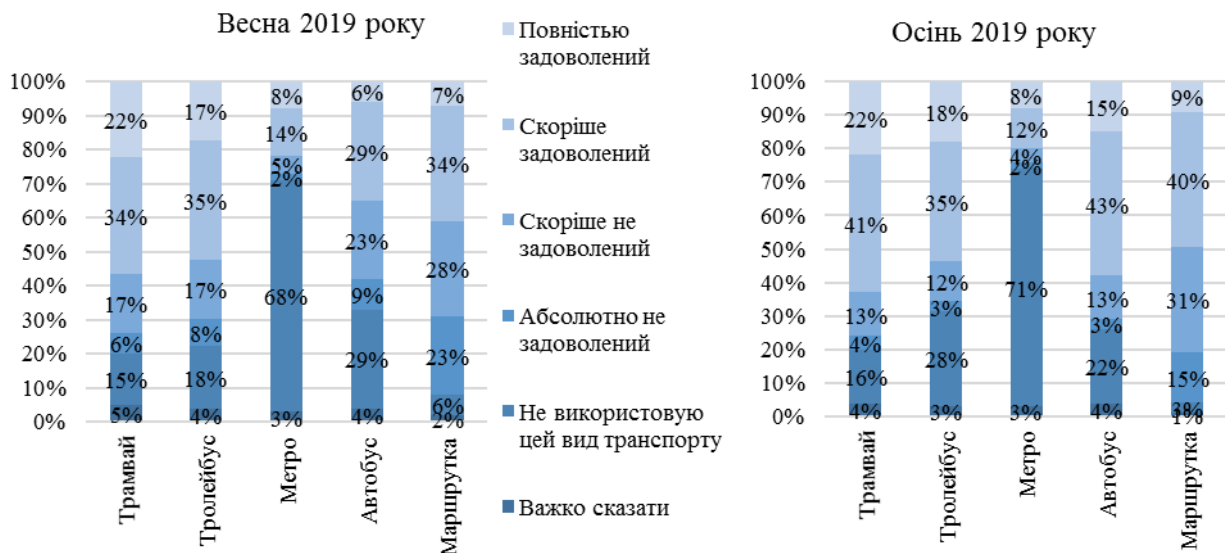


Рис. 9. Розподіл поїздок пасажирів за ступенем задоволення послугами та режимами переміщення громадським транспортом, м. Дніпро

Джерело: сформовано авторами

Крім цього завдяки перерозподілу пасажиропотоку з тролейбусного на автобусне сполучення (частка пасажирів, що не використовують автобуси, зменшилась з 29 % до 22 %, а частка пасажирів, що не використовують тролейбуси навпаки збільшена – з 18 % до 28 %), серед опитаних стало більше задоволених роботою автотранспорту (було збільшено частку відповіді «повністю задоволений» з 6 % до 15 %, а «скоріше задоволений» – з 29 % до 43 %).

На рис. 10 продемонстровано ставлення пасажирів до послуг громадського транспорту м. Маріуполь, виявлене у травні 2018 року. Опитування було проведене незабаром після прийняття Цільової Програми «Сучасний транспорт та інфраструктура міста Маріуполь 2018–2022 роки» [17], розробленої з метою забезпечення реалізації заходів щодо розвитку міського пасажирського транспорту, утримання вулично-дорожньої мережі, підвищення безпеки дорожнього руху, налагодження зовнішньої логістики, підвищення ефективності виконання програм соціально-економічного розвитку Маріуполя та стратегії розвитку міста «Стратегія – 2021». Для вирішення

проблем розвитку транспортної інфраструктури міста Програма поділена на чотири напрями: утримання, ремонт, реконструкція автомобільних доріг та створення велоспоротної інфраструктури; організація безпеки дорожнього руху на вулицях міста; розвиток міського пасажирського комунального транспорту та його інфраструктури; розвиток зовнішньої логістики та відновлення роботи мариупольського аеропорту. На початку реалізації програми опитування продемонструвало неоднозначне відношення пасажирів до громадського транспорту. Як свідчать представлені дані найбільший відсоток відповідей «повністю задоволений» (29 %) був одержаний від користувачів відносно автобусного сполучення, а найбільші нарікання (відповідь «абсолютно незадоволений на рівні 26 %) викликали маршрутки.

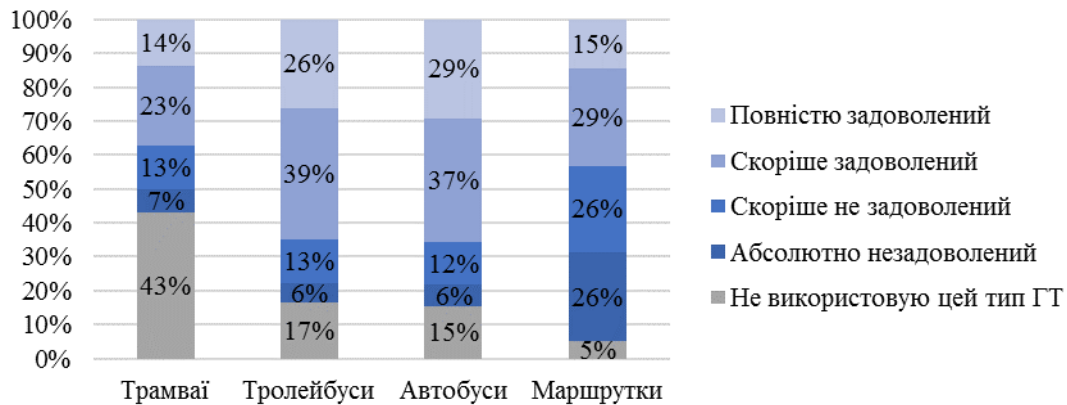


Рис. 10. Розподіл поїздок пасажирів за ступенем задоволення послугами та режимами переміщення громадським транспортом, м. Маріуполь

Джерело: сформовано авторами

На виконання програми у м. Маріуполь було запроваджено сервіс – «Martrans» [18], який в онлайн режимі показує рух міського транспорту, шукає напрямки, визначає найзручніший маршрут. Основне завдання сервісу – оптимізація часу пасажирів. У додатку зібрано всі маршрути громадського транспорту та маршрутних таксі, відображається інформація про час відправлення за кілька хвилин, є можливість, обравши вкладку розклад, відповідний номер маршруту та із запропонованого списку найближчу зупинку, моделювати спосіб пересування та спланувати оптимальний маршрут, ввівши місце відправлення та прибуття. Робота сервісу забезпечується тим, що усі маршрути оснащені датчиком GPS, що дозволяє відстежувати рух транспортних засобів в режимі реального часу.

За результатами опитування додаток знаходиться на стадії поширення «Martrans» (рис. 11). Серед опитаних менше третини, точніше 28 % використовує цей сервіс. Переважна частка з них застосовує «Martrans» кілька разів на день (37 %), 4–5 разів на тиждень звертаються до додатку 15 % опитаних та 2–3 рази – 16 %. Поширеними причинами не використання (серед тих хто не використовує) є: не зав про його існування – 25 % опитаних, складно сказати чому – 18 %, не маю пристрою, що підтримує його використання – 18 %, не маю часу його перевіряти – 16 %, не маю доступу до інтернету, коли доречно його використати – 10 %, не вірю в точність його даних – 8 % (рис. 12).

Своєчасне отримання інформації щодо руху транспортних засобів, можливість формування особистих маршрутів пересування і планування власного часу та інші вигоди споживання транспортних послуг за наявності зручних сервісів надзвичайно важливі для користувачів громадського транспорту.



Рис. 11. Розподіл пасажирів за використанням додатку «Martrans»

Джерело: сформовано авторами



Рис. 12. Причини не використання додатку «Martrans» (серед тих хто не використовує)

Джерело: сформовано авторами

Пасажири отримують надійний інструмент саме менеджменту, а підприємства громадського транспорту здобувають лояльність користувачів. Крім цього наявність надійної інформаційної бази дозволяє значно підвищити керованість транспортної систем, розширює можливість оптимізації транспортних процесів, підвищує гнучкість системи управління та адаптує поточні та довгострокові рішення до вимог сьогодення.

Висновки та пропозиції. Як показало дослідження сучасна концепція сталої міської мобільності виникла у відповідь на значне зростання кількості приватних автомобілів та пов'язане з цим виникнення низки екологічних та соціальних проблем. Реалізація

концепції обумовила необхідність введення обмежень у використанні приватних автомобілів з одночасним пропонуванням та просуванням як альтернативи – громадського транспорту. Виходячи з того, що вибір між приватним автомобілем та громадським транспортом багато в чому залежить від якості пропонованих послуг і доступності наявної інформації, в процесі організації роботи сучасного громадського транспорту багато уваги слід приділяти вдосконаленню підходів до комунікацій. Зворотній зв'язок від споживачів транспортних послуг дозволяє своєчасно виявляти проблеми та швидко приймати рішення щодо їхнього усунення та оптимізації роботи транспортної системи міста. З метою отримання комплексного зворотного зв'язку від пасажирів громадського транспорту було запропоновано формувати комунікацію, виходячи із комбінації різних підходів до сегментації споживачів. Відповідно до чого були проведені полігонні дослідження у м. Київ, м. Дніпро, м. Маріуполь, які дозволили встановити, що громадський транспорт переважно використовується на маршруті «дім – робота», важливим засобом пересування є маршрутне таксі, пріоритетними параметрами якості є частота відправлення транспортних засобів та наявність прямого сполучення. Було встановлено, що отримання зворотного зв'язку є корисним для моніторингу якості послуг та дієвості управлінських рішень. Крім цього у сучасних умовах розвитку інформаційно-комунікаційних технологій важливо створювати додаткові сервіси, що допомагають в режимі реального часу формувати особисті маршрути та економити час на пересування. Транспортні додатки спроможні вирішити важливе завдання конкурентоспроможності громадського транспорту – забезпечити інформацію наявних та потенційних споживачів. Крім цього завдяки аналітиці даних вони можуть стати джерелом отримання інформації для системи управління транспортними системами міста, а за потреби як інструмент проведення періодичних опитувань споживчих вподобань.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бакалінський О. В., Петровська С. І. Оцінювання якості міських пасажирських перевезень в умовах автомобілізації населення. Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка, 2019. Вип. 24 (1). С. 37–40.
2. Мальшева Е. В. Архитектурная типология адаптивных автостоянок в условиях высоко-урбанизированной жилой среды (на примере города Самары). Диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 – архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности. Самара, 2021. 240 с.
3. Мітченко Г. В. Організаційно-економічне забезпечення стратегічного маркетингу на підприємствах автомобільного транспорту. Дисертація на здобуття вченого ступеня кандидат економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Київ, 2015. 211 с.
4. Мороз О. В. Муніципально-приватна модель організації міського пасажирського автотранспорту. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук по спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (автомобільний транспорт і дорожнє будівництво). Кременчук, 2011. 256 с.
5. Шинкаренко В. Г., Мамедов М. А. Особливості конкуренції на ринку автотранспортних послуг. Економіка транспортного комплексу, 2021. № 37. С. 133–133.
6. Яновська В. П., Кириченко Г. В. Бенчмаркінг ринку транспортних послуг: порівняльний аналіз Україна – ЄС. Економіка України, 2020. № 12. С. 3–20.
7. Number of cars sold worldwide between 2010 and 2021. Vehicles & Road Traffic. Transportation & Logistics». Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/200002/international-car-sales-since-1990/>
8. Barron D. Changes in vehicle ownership trends among Gen Z due to pandemic. Special Report. Jun 9, 2021. URL: <https://www.irishtimes.com/special-reports/motors-focus-2021/changes-in-vehicle-ownership-trends-among-gen-z-due-to-pandemic-1.4583433>
9. Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013. URL: <http://mirror.unhabitat.org/pmss/getElectronicVersion.aspx?nr=3503&alt=1>
10. Ibraeva A., Figueira de Sousa J. Marketing of Public Transport and Public Transport Information Provision. Procedia – Social and Behavioral Sciences. Vol. 162, 2014. pp. 121–128.
11. Яновська В. П. Інтенсивність цифровізації економіки України. Економіка України, 2020. № 9. С. 9–20.

12. Дизайн маркетинговых исследований пассажиров городского транспорта. Маркетинговые исследования пассажирского городского транспорта. URL: <https://scanmarket.ru/markets-detail/urban-transport-research>
13. Бернет Дж., Мориарти С. Маркетинговые коммуникации: интегрированный подход. Перевод с англ. под ред. С. Г. Божук. СПб: Питер, 2001. 864 с.
14. Гавриков В. А. Сегментация рынка автотранспортных услуга. Вестник ТГТУ. 2012. Т. 18. № 1. С. 270–275.
15. Економіка залізничного транспорту: Навчальний посібник / М. В. Макаренко, В. П. Яновська, В. І. Творонович, О. Р. Приймук та ін.; кер. кол. авт. і наук. ред. В. П. Яновська. 2-ге вид., перероб. К.: ПрофКнига, 2019. 364 с.
16. Brown S. Likert Scale Examples for Surveys. Iowa State University Extension, 2010. 4 p. URL: <https://www.extension.iastate.edu/Documents/ANR/LikertScaleExamplesforSurveys.pdf>
17. Про затвердження міської цільової програми «Сучасний транспорт та інфраструктура міста Маріуполя на 2018–2022 роки». Рішення Маріупольської міської ради від 28.02.2018 р. № 7/28-2449. URL: <https://mariupolrada.gov.ua/uploads/4/21691-7.28-2449.pdf>
18. Martrans. Маршрути і розклади руху. URL: <http://martrans.gov.ua/>

REFERENCES

1. Bakalinskyi O.V., Petrovska S.I. (2019), Otsiniuvannya yakosti miskyykh pasazhyrskykh perevezen v umovakh avtomobilizatsii naselennia [Evaluation of the quality of urban passenger transport in terms of population motorization]. Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Ekonomika, vol. 24 (1). pp. 37–40.
2. Malyisheva E.V. (2021), Arhitekturnaya tipologiya adaptivnykh avtostoyanok v usloviyakh vyisoko urbanizirovannoy zhiloy sredy (na primere goroda Samaryi) [Architectural typology of adaptive parking lots in a highly urbanized living environment (for example, the city of Samara)]. Dissertatsiya na soiskanie uchenoy stepeni kandidata arhitektury po spetsialnosti 2.1.12 – arhitektura zdaniy i sooruzheniy. Tvorcheskies kontseptsii arhitekturnoy deyatel'nosti. Samara, 2021. 240 p.
3. Mitchenko H.V. (2015), Orhanizatsiino-ekonomichne zabezpechennia stratehichnoho marketynhu na pidpriemstvakh avtomobilnoho transportu [Organizational and economic support of strategic marketing in road transport enterprises]. Dysertatsiia na zdobuttia vchenoho stupenia kandydat ekonomichnykh nauk za spetsialnistiu 08.00.04 – ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy (za vydamy ekonomichnoi diialnosti). Kyiv. 211 p.
4. Moroz O.V. (2011), Munitsypalno-pryvatna model orhanizatsii miskoho pasazhyrskoho avtotransportu [Municipal-private model of organization of urban passenger transport]. Dysertatsiia na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk po spetsialnosti 08.00.04 – ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy (avtomobilnyi transport i dorozhnie budivnytstvo). Kremen'chuk. 256 p.
5. Shynkarenko V.H., Mamedov M.A. (2021), Osoblyvosti konkurentsii na rynku avtotransportnykh posluh [Features of competition in the market of motor services]. Ekonomika transportnoho kompleksu. Vol. 37. pp. 133–133.
6. Yanovska V.P., Kyrychenko H.V. (2020), Benchmarkinh rynku transportnykh posluh: porivnialnyi analiz Ukraina – YeS. [Transport services market benchmarking: Ukraine — EU comparative analysis] Ekonomika Ukrainy, vol. 12. pp. 3–20. Number of cars sold worldwide between 2010 and 2021. Vehicles & Road Traffic. Transportation & Logistics. Statista, available at: <https://www.statista.com/statistics/200002/international-car-sales-since-1990/>
7. Barron D. (2021), Changes in vehicle ownership trends among Gen Z due to pandemic. Special Report. Jun 9, available at: <https://www.irishtimes.com/special-reports/motors-focus-2021/changes-in-vehicle-ownership-trends-among-gen-z-due-to-pandemic-1.4583433>
8. Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013, available at: <http://mirror.unhabitat.org/pmss/getElectronicVersion.aspx?nr=3503&alt=1>
9. Ibraeva A., Figueira de Sousa J. Marketing of Public Transport and Public Transport Information Provision. Procedia – Social and Behavioral Sciences. Vol. 162, 2014. pp. 121–128.
10. Yanovska V.P. (2020), Intensyvnysh tsyfrovizatsii ekonomiky Ukrainy [Intensity of digitalization of Ukraine's economy]. Ekonomika Ukrainy, vol. 9. pp. 9–20.
11. Dizayn marketingovykh issledovaniy passazhirov gorodskogo transporta. Marketingovyye issledovaniya passazhirskogo gorodskogo transporta. [Design of marketing research of urban transport passengers. Marketing research of urban passenger transport], available at: <https://scanmarket.ru/markets-detail/urban-transport-research>
12. Bernet Dzh., Moriarti S. (2001), Marketingovyye kommunikatsii: integrirovannyi podhod [Marketing communications: an integrated approach]. Perevod s angl. pod red. S. G. Bozhuk. SPb: Piter. 864 p.
13. Gavrikov V.A. (2012), Segmentatsiya ryinka avtotransportnykh uslug. Vestnik TGTU. Tom 18. vol. 1. pp. 270–275. [Segmentation of the market of motor transport services]

14. *Ekonomika zaliznychnoho transportu* [Economics of railway transport]. Navchalnyi posibnyk / M.V. Makarenko, V.P. Yanovska, V.I. Tvoronovych, O.R. Pryimuk ta in.; ker. kol. avt. i nauk. red. V.P. Yanovska. 2-he vyd., pererob. K.: ProfKnyha, 2019. 364 p.

15. Brown S. Likert Scale Examples for Surveys. Iowa State University Extension, 2010. p. 4, available at: <https://www.extension.iastate.edu/Documents/ANR/LikertScaleExamplesforSurveys.pdf>

16. Pro zatverdzhennia miskoi tsilovoi prohramy «Suchasnyi transport ta infrastruktura mista Mariupolia na 2018–2022 roky» [About the statement of the city target program «Modern transport and infrastructure of the city of Mariupol for 2018–2022»]. Rishennia Mariupolskoi miskoi rady vid 28.02.2018. no. 7/28-2449, available at: <https://mariupolrada.gov.ua/uploads/4/21691-7.28-2449.pdf>

17. Martrans. Marshruty i rozklady rukhu. [Routes and timetables], available at: <http://martrans.gov.ua/>

Vladyslav Chernii

(Postgraduate student of specialty 051 «Economics», State University of Infrastructure and Technologies)

Oxana Myroshnychenko

(Master of Science (Sociology), National University of Kyiv Mohyla Academy)

Volodymyr Tarasiuk

(Candidate of Engineering Sciences, Assistant Professor at Urban Planning chair, Kyiv National University of Construction and Architecture)

Dmytro Oleksandrovych Bepalov

(Assistant Professor at Urban Planning chair, Kyiv National University of Construction and Architecture)

APPROACHES TO COMMUNICATIONS IN PUBLIC TRANSPORT

The article discusses the reasons for the emergence of the concept of sustainable urban mobility and determines the role of communications in increasing the competitiveness of public transport. It is noted that the concept of sustainable urban mobility emerged in response to a significant increase in the number of private cars and the associated emergence of a number of environmental and social problems. It is emphasized that the choice between a private car and public transport largely depends on the quality of the services offered and the availability of available information, therefore, in the process of organizing the work of modern public transport, great attention should be paid to improving approaches to communications. The goal is to generalize existing approaches to communications and create a toolkit that allows you to flexibly respond to new challenges and increase the level of adaptability of the processes of functioning and development of urban transport systems. As a result of the analysis of the content of academic and applied research in order to obtain comprehensive feedback from public transport passengers, it was proposed to form communication based on a combination of different approaches to consumer segmentation. The polygon studies carried out made it possible to establish that public transport is mainly used on the «home – work» route, the route taxi is an important means of transportation, the priority quality parameters are the frequency of dispatch of vehicles and direct communication. It has been found that receiving feedback is useful for monitoring the quality of services and the effectiveness of management decisions. In the context of the development of information and communication technologies, it is important to create additional services that help to form personal routes in real time and save time on travel. Transport applications can solve important problems: provide information to existing and potential consumers and become a source of information for the city's transport systems management system, and, if necessary, a tool for conducting periodic surveys of consumer preferences.

Keywords: sustainable urban mobility, public transport, communications, passenger, feedback, segmentation, application, services

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-34-42

УДК 330.34:338.47

JEL classification: F01, F02, F29, O13, O15

Іванна Стрілок, к.е.н., доцент

(доцент каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-4689-2839

Вікторія Шкляр, к.е.н., доцент

(доцент каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0003-2651-0319

ПРІОРИТЕТИ В РЕАЛІЗАЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ

Глобальні цілі сталого розвитку охоплюють широке коло невирішених питань, починаючи від подолання бідності, економічної нерівності, боротьби зі зміною клімату та інші. Завдання щодо стійкого розвитку транспорту опосередковано фокусуються в основних сферах застосування – це модернізація інфраструктури, електрифікація транспортних засобів, діджиталізація транспортної галузі. Однак, протягом реалізації програми досягнення цілей, все більше прослідковується, що транспорт є вагомим чинником в кожній із них.

Транспорт, економічний та соціальний розвиток, охорона навколишнього середовища є взаємодоповнюючими, взаємозалежними компонентами сталого розвитку. Вплив діяльності транспорту на них може створювати особливі проблеми в контексті урбанізації, доступності та здоров'я, так і бути засобом для підвищення соціальної справедливості, стійкості та зв'язку між містами та районами, завдяки переходу до інноваційного, екологічного, недорогого та безпечного транспорту.

У статті викладено теоретичний огляд глобальних проблем сталого розвитку та визначено можливі напрями впливу транспортного сектору для прискорення реалізації цілей сталого розвитку в розрізі кожної з сімнадцяти цілей.

Пріоритетними напрямками в реалізації цілей сталого розвитку транспортної складової виявлено покращення транспортної доступності та зв'язків, декарбонізація транспорту, інноваційні технології та цифровізація транспорту, безпека транспортної системи, оптимізація ланцюгів поставок, зайнятість у транспортній сфері, багатостороннє партнерство. Зазначені напрями мають можливість наблизити транспортний сектор до більш екологічних та інклюзивних транспортних систем, які супроводжуються підтримкою ефективної транспортної політики.

Очевидним є те, що транспорт не може відігравати вирішальну роль для кожної заявленої глобальної проблеми, проте він є життєво важливим стимулятором для їх реального досягнення. Багатоаспектний характер транспортного сектору та співробітництво і участь зацікавлених сторін (державних і приватних структур, центрів транспортних досліджень) мають вагоме значення для досягнення глобальних цілей.

© Стрілок І.І., Шкляр В.В., 2021

Єдиний, узгоджений та цілісний підхід забезпечує реалізацію більш широкого спектра цілей сталого розвитку.

Ключові слова: сталий розвиток, цілі сталого розвитку, сталий транспорт, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми. Нові реалії створені пандемією, мінливими потребами, економічною невизначеністю підкреслили важливість транспорту, як найважливішого сектора для продовження критично важливих поставок і глобальної торгівлі під час криз, на етапі відновлення і при функціонуванні нормального життя. В даний час транспорт стикається не тільки з безпосередніми проблемами, а також з необхідністю подолання завдань зростаючої уваги, пов'язаних з глобалізацією, цифровою трансформацією, адаптацією, стійкістю розвитку. Через вплив на навколишнє середовище, соціально-економічні наслідки діяльності та зв'язки з іншими секторами, транспорт є важливим чинником в контексті сталого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами сталого розвитку транспортної системи та зокрема підприємств транспортної галузі займалися чимало науковців, зокрема В. Ровенська, Г. Красножон, Х.М. Дорофєєва, Д.А. Шатарішвілі, О.В. Бойко, З.П. Двудіт, Р. Starkey, J. Hine та ін. В дослідженнях, увагу приділяли сучасним перспективам сталого розвитку транспортних підприємств, значенню транспортної галузі у формуванні національних та міжнародних стратегій сталого розвитку, аналізу стану транспортної системи у контексті сталого розвитку, впливу транспорту на скорочення бідності. Визначенню засад моніторингу національних індикаторів Цілей сталого розвитку (ЦСР) України 2020 присвячений звіт Держстату [1], аналізу значимості транспорту для ЦСР – конференції та програми UNCTAD, International Energy Agency, International Maritime Organization, United Nations Environment Programme [2] та ін.

Метою роботи є теоретичний огляд проблем сталого розвитку та визначення можливих напрямів впливу транспортного сектора на прискорення реалізації цілей сталого розвитку.

Викладення основного матеріалу дослідження. На сьогодні зберігається та примножується актуальність і важливість підкреслення вкладу транспорту в досягненні усіх цілей сталого розвитку (ЦСР). Транспорт є необхідною передумовою, яка забезпечує інклюзивне економічне зростання, скорочення бідності, суспільного прогресу та загального поліпшення якості життя. Через Покращення транспортної доступності та зв'язків реалізуються напрями та завдання **ЦСР 1. Подолання бідності**, шляхом:

будівництва, ремонту та утримання в належному стані доріг загального користування, розширення транспортної мережі для забезпечення доступу населення до послуг соціальної сфери та мінімізації ризиків відчуження найбільш вразливих категорій населення;

доступних транспортних рішень – є ключовими для бідного населення, отримання мобільності, близькості доступу до охорони здоров'я, шкіл, ринків та можливостей заощадити;

залучення сільських жителів до будівництва та обслуговування, утримання доріг, може забезпечити цінну зайнятість для бідних людей і допомогти розширити можливості жінок та груп у неблагополучному стані. Для отримання максимальної допомоги бідним, працевлаштування в галузі повинно бути чітко орієнтовано на малозабезпечених осіб і бути важливим джерелом стабільної та якісної зайнятості;

зростання вантажних перевезень та ВВП, які тісно пов'язані між собою. Інвестиції в ефективну, чисту транспортну інфраструктуру та послуги (пасажирські та вантажні) є

ключовими у досягненні сталого економічного зростання, покращенні доступу до послуг та ринків, підвищенні соціального благополуччя громад, створенні виробничого потенціалу, а також сприянні торгівлі та регіональної, глобальної інтеграції.

Взаємозв'язок між транспортом та продовольчою безпекою особливо помітний у контексті сільської місцевості. Відсутність основної інфраструктури (доріг, стежок, мостів) та транспортних послуг ускладнює малозабезпеченим людям доступ до ринків та послуг. Існують чіткі докази того, що ізоляція місцевості пов'язана з низькою продуктивністю сільського господарства (з поганим доступом до ринку та низьким використанням добрив та сучасних аграрних технологій). Більшість громад залежать від сільського господарства (включаючи рослинництво, скотарство, рибальство та лісове господарство) як засобу прожиткового мінімального існування та отримання доходу. Забезпечення базового транспортного сполучення, доступності та зв'язків з сільськими місцевостями може створити значні соціальні та економічні вигоди та сприяти **ЦСР 2. Подолання голоду, розвиток сільського господарства**. Оптимізація ланцюгів поставок призведе до збільшення сільськогосподарського виробництва, зменшення витрат на виробництво сільськогосподарської продукції, зниження витрат на послуги транспортування вирощеної або переробленої продукції та на продукцію, що продається на ринку.

Великим джерелом забруднення повітря та викидів є транспортний сектор. Шляхом (пере)проектування міст таким чином, щоб активний та громадський транспорт був основним видом, дозволить знизити рівень забруднення повітря, а також використання більш чистого палива та впровадження стандартів обмеження викидів транспортних засобів сприятиме **ЦСР 3. Міцне здоров'я**. Крім того, недооцінена ключова роль транспорту в доступі до медичної допомоги. Однак транспортна інфраструктура та транспортні засоби (включаючи транспортні послуги) мають вирішальне значення для подолання потенційно смертельних факторів-затримок у перинатальній допомозі: пошук медичної допомоги, транспортування до медичного закладу, а потім лікування у системі охорони здоров'я (включаючи направлення до інших місць). Дослідження свідчать [5], що основною причиною перинатальної смертності (приблизно 75% смертності) були результатом недоступності транспортування до основних медичних закладів та/або транспорт для направлення до лікарень.

Добре сплановані, інтегровані транспортні мережі мають потенціал до підвищення рівня безпеки транспортної системи. Через моделювання транспортних проектів, орієнтовані на пішоходів та правила, які можуть допомогти у досягненні цієї мети - суворе дотримання обмежень швидкості, особливо у міських районах.

Забезпечення **ЦСР 4. Якісна освіта** вимагає вирішити одне з гострих питань територіальної доступності закладів освіти. Розвинена інфраструктура, безпека транспортної системи, громадський транспорт від села до міста, інші транспортні послуги можуть значно вплинути на доступність до якісної шкільної чи професійної освіти, збільшити кількість дітей та підлітків в закладах освіти.

Взаємодія ринку праці та освіти між собою, узгодженість потреб робочих місць та робочої сили за освітньою кваліфікацією формують ефективну зайнятість ринку праці, участь роботодавців у розробці професійних стандартів та навчальних програм розширюють компетентності майбутніх кадрів за фахом. Завданням до цілі є збільшення кількісного показника молоді та дорослих, які мають відповідні технічні та професійні навички для працевлаштування, гідної роботи та ведення підприємницької діяльності в транспортному секторі як основа навчання, досліджень та інновацій.

Зростання і впровадження нових транспортних послуг за допомогою технологій цифровізації і автоматизації є в постійно прискореному процесі. Але це зростання має значний вплив на кількісну і якісну робочу силу, і тому вкрай важливим є сприяння адаптації навичок працівників до інновацій, оцінка їх впливу на працівників всіх видів

транспорті і суміжних секторів, розуміння факторів, які можуть стимулювати зміни, обумовлені автоматизацією. Обмін знаннями між закладами освіти та ключовими зацікавленими сторонами всіх видів транспорту, дослідниками, особами, які приймають рішення у сфері транспортної політики, профспілки та асоціації працівників є необхідні для того щоб мати належну основу для супроводу якісної освіти, відповідно до кращих практик, активного впровадження процесів цифровізації на транспорті.

Важливо інтегрувати жінок у дослідження, планування, прийняття рішень та формулювання транспортної політики, адже основні базові потреби жінок і чоловіків у мобільності є різними і ґрунтуються на гендерному розподілі праці, в сім'ї та суспільстві. Подоланню **ЦСР 5. Гендерна нерівність** може сприяти покращення транспортної доступності до таких можливостей, як отримання медичних послуг, освіти, робочих місць або для участі у політичній та громадській діяльності. Економічні вигоди від збільшення участі жінок у транспортній сфері більші, ніж еквівалентне збільшення зайнятості чоловіків, оскільки гендерне розмаїття створює переваги за рахунок включення нових навичок, відмінностей у оцінюванні ризику та реагуванні на фактори впливу [4]. Тому забезпечення стійкого розвитку транспорту може суттєво впливати на підвищення рівня освіти жінок, працевлаштування, продуктивність, здоров'я та сприяння гендерній рівності.

Досягнення **ЦСР 6. Чиста вода та належні санітарні умови** через покращення транспортної доступності та зв'язків, в тому числі забезпечення надійних, недорогих транспортних послуг можуть покращити фізичний доступ до водопостачання та водовідведення, покращити санітарні умови, особливо у відчужених місцях. Безпечні, стійкі транспортні системи можуть сприяти зниженню забрудненню внаслідок надзвичайної події або аварії, пов'язані з перевезенням вантажів морським або внутрішніми водними шляхами. Транспортні та комунальні об'єкти (водопровідні, санітарні та зливові каналізаційні труби, водопроводи) часто є спільними задля економії за рахунок масштабу.

Світовий транспорт є четвертим за величиною джерелом парникових газів, виробляючи близько 23% світових викидів CO₂, пов'язаних з енергетикою. Близько 73% транспортних викидів припадає на автотранспортні засоби, включаючи легкові та вантажні автомобілі, 22% – на літаки і судна і 1% – на потяги [3]. Очікується, що декарбонізація транспорту внесе значний вклад у досягнення **ЦСР 7. Відновлювальна енергія** Паризької угоди.

В транспортному секторі, скорочення викидів парникових газів, в короткостроковому періоді буде обумовлено електрифікацією транспортних засобів легкої транспортної техніки, а також автобусів, де така технологія вже є комерційною [3]. Успішний перехід на екологічний транспорт надасть нові економічні можливості та принесе соціальні та екологічні вигоди, включаючи зменшення забруднення повітря і шуму та їх негативний вплив на здоров'я.

Для забезпечення прогресу в досягненні **ЦСР 8. Гідна праця та економічне зростання** з боку транспортної галузі важливу роль мають: покращення транспортної доступності та зв'язків, декарбонізація транспорту. Якість та вартість транспортних перевезень мають великий вплив на економічне зростання, на спроможність бізнесу конкурувати за перевезення вантажів та впливати на продуктивність транспортних засобів. Ефективність транспортної галузі (транспортна діяльність, логістичний ланцюг, зменшення торговельних бар'єрів) має фундаментальне значення для більш ефективної економіки особливо для країн, що розвиваються. Для досягнення цілі 8 транспорт відіграє вирішальну роль як основний сектор зайнятості, який пропонує різноманітні вакансії. Наприклад, у Європі в транспортній галузі безпосередньо зайнято більше, ніж 10 млн осіб, що становить 4,5% від загальної кількості працюючих. Виробництво транспортного обладнання забезпечує додаткові 1,5% зайнятості [2].

Вплив транспорту на реалізацію **ЦСР 9. Інновації та інфраструктура** виявляється у досягненні стійкої індустріалізації, транскордонних зв'язків та розвитку транспортних коридорів, що забезпечить можливість просторового підключення та зв'язку між економічними центрами. Розвинена та оптимальна транспортна інфраструктура є важливим елементом для стійкого ланцюжка поставок, як на національному, так і на регіональному та міжнародному рівнях. У разі порушення світових, міжрегіональних, національних чи місцевих торговельних шляхів сполучення, що супроводжуються збільшенням транспортних витрат, затримкою доставки продукції, порушенням її якості та схоронності, здійснюється негативний вплив на загальноекономічний розвиток.

Варто звернути увагу і на транспортну надійність, яка може підвищити соціальну та економічну стійкість країни, а також забезпечити безпечне та швидке реагування під час надзвичайних ситуацій. Серйозні порушення транспортної інфраструктури можуть мати катастрофічний вплив на здатність громади, бізнесу та економіки підготуватися до ліквідації надзвичайних ситуацій та відновитися після них.

У транспортному секторі створюється широкий спектр інноваційних технологій. Компанії, що працюють у розвитку IT-рішень для транспортування показують високу інтенсивність науково-дослідних розробок. Значна частка інвестиційних коштів направляється на розробку телематики, управління попитом на трафік транспортних послуг та розвиток Інтелектуальних транспортних систем. Розробки в даних сферах можуть підвищити ефективність усього транспортного сектору та зменшити споживання енергії усіма видами моторизованого транспорту.

ЦСР 10. Скорочення нерівності частково реалізується шляхом покращення транспортної доступності та зв'язків і безпекою транспортних систем. Економічне зростання та соціальний розвиток значною мірою пов'язані з покращенням доступу людей та товарів (через транспорт) до основних економічних систем. Стійкий транспорт може покращити доступність у разі дотримання принципів інклюзії та рівності. Не достатньо розвинений транспортний комплекс залишається ключовою причиною збереження бідності та нерівності між країнами, регіонами та містами. Особливо бідні та найбільш вразливі регіони страждають через транспортні системи з поганими шляхами сполучення, незадовільним станом транспортних засобів (особливо автомобільного та громадського транспорту), не якісним забезпеченням інфраструктури для пішоходів, велосипедистів та мотоциклістів.

Транспорт відіграє вирішальну роль у реалізації **ЦСР 11. Сталий розвиток міст та спільнот**, оскільки він забезпечує доступ до товарів та послуг. Поєднання інклюзивної та ефективної системи громадського транспорту забезпечує більш привабливі та безпечні варіанти активної мобільності громадян, а саме: піші та велосипедні прогулянки, комплексне землекористування та транспортне планування, що у свою чергу покращує доступність та сприяє сталості навколишнього середовища. Транспортна доступність до бідних міст та для усіх громадян, у тому числі для людей з інвалідністю, жінок, людей похилого віку та інших вразливих груп має важливе значення для інклюзивного міста. Інновації в галузі ІКТ можуть сприяти стійкій міській мобільності. Покращення технологій транспортних засобів та паливної ефективності мають істотне значення для зменшення забруднення та викидів парникових газів. Механізми планування та управління внутрішньоміським та міжрегіональним транспортом важливі для безпечного та ефективного переміщення людей та вантажів. Вантажному транспорту в міських районах не приділяється належної уваги, як наслідок, збільшується споживання палива, зростає кількість заторів, забруднення навколишнього середовища та знижується безпека дорожнього руху.

ЦСР 12. Відповідальне споживання передбачає застосування екологічних технологій та процесів на транспорті та у логістиці, що стає вирішальною складовою

комплексної стратегії щодо більш стійких способів споживання та виробництва товарів і послуг у всій економіці. Дефіцит надійних послуг сільськогосподарського транспорту неодноразово притягувався до відповідальності через те, що продовольчі культури взагалі не виходять на ринок і стримують фермерів у розширенні виробництва продуктів харчування для ринків збуту. В інших випадках низька якість транспортних послуг та недотримання норм перевезень є причиною втрати вантажів під час транспортування до ринків збуту.

Розглядаючи **ЦСР 13. Боротьба зі зміною клімату**, варто зазначити, що стійкі транспортні рішення передбачають значний потенціал щодо пом'якшення негативного впливу на зміну клімату. Викиди парникових газів від транспортного сектору зросли більш ніж удвічі з 1970 р. – зростаючи швидше, ніж будь-який інший сектор кінцевого споживання енергії [2]. Деякі гази, пов'язані з транспортом, також руйнують стратосферний озоновий шар, який природним чином захищає земну поверхню від ультрафіолетового випромінювання. Тому, для досягнення цілі 13 необхідно шукати комплексні рішення щодо сталого транспорту, включаючи інтеграцію землекористування та транспортного планування, пріоритетність громадського транспорту, немоторизований транспорт (активний транспорт), електромобілі, більш чисті та ефективні внутрішні транспортні засоби, засоби з двигуном внутрішнього згоряння (політика щодо передових технологій автомобілів, розробка та дотримання стандартів викидів та використання чистих видів палива). Крім того, екологізація виробництва автомобілів та будівництва інфраструктури може сприяти скороченню викидів парникових газів у транспортній галузі.

Реалізація **ЦСР 14. Збереження морських екосистем** напряду пов'язана з транспортною складовою, оскільки морський транспорт, який є основою міжнародної торгівлі та світової економіки, може негативно впливати на морське середовище. За даними ЮНКТАД, близько 80% світової торгівлі за обсягом перевезень та понад 70% світової торгівлі за вартістю здійснюються морем і оброблюються портами по всьому світу [2]. Для більшості країн, що розвиваються ці показники є ще вищими. Хоча морські перевезення необхідні для ефективного функціонування світової економіки, вони є джерелом забруднення морських екосистем. Скиди баластних вод, морські уламки або розливи нафти негативно впливають на навколишнє середовище та здоров'я людей. Тому існує потреба у стійких рішеннях, глобальних нормативних актах, впровадженні та забезпеченні виконання заходів щодо забезпечення екологічного транспортування вантажів. Наземне та прибережне судноплавство, з одного боку, відіграє ключову роль в економічному розвитку, що полегшує перевезення пасажирів та вантажів, а з іншого – може полегшити або перешкодити використанню океанів, морів і морських ресурсів.

Транспорт є важливим фактором деградації наземних екосистем, лісів, пустель, землі та біорізноманіття, тому його вплив на виконання **ЦСР 15. Збереження екосистем суші** неможна зменшувати. Розширення та будівництво автомобільних та залізничних шляхів мають серйозний вплив на ландшафт і можуть призвести до руйнування навколишніх екосистем.

Потреба в будівельних матеріалах та розвиток наземного транспорту призвели до вирубки лісів, деградації родючих земель та зменшення біорізноманіття. З'явилися нові види рослин інтродуковані вздовж транспортних коридорів, в той час як багато видів тварин вимирають внаслідок зміни їх природного середовища проживання та зменшення просторового руху. Добре спланована інфраструктура, коридори для NMT (Nordic Mobile Telephone) та інтермодальні перевезення можуть зменшити негативні наслідки на екосистему суші.

Транспорт є ключовим компонентом для відновлення постконфліктних зон, чим підтверджується його актуальність в реалізації **ЦСР 16. Мир та правосуддя**.

Транспорт як стимул економічного зростання, регіонального співробітництва та економічної інтеграції – також через юрисдикційні кордони – може сприяти збільшенню економічної рівності, а отже, і політичної стабільності. Важливу роль відіграють міжнародні транспортні коридори. Прикордонні зони – це звичайний конфліктний тригер. Тому необхідним є формування транскордонних спільних торговельних та транспортних рішень, таких як узгодження платних зборів, процедур прикордонного контролю, заходів безпеки транспортних операцій тощо.

Транспорт має важливе значення для місій стабілізації, у прагненні отримати доступ та відновити після конфліктну ситуацію територіальних одиниць. Місії з розбудови миру, забезпечення рятувальних заходів часто залежать від транспортних систем. Відновлення транспортної інфраструктури може сприяти скороченню бідності, економічному зростанню та інклюзивному соціальному розвитку. З іншого боку, транспортні коридори можуть сприяти незахищеності та діяльності повстанців.

Реалізація **ЦСР 17. Партнерство заради стійкого розвитку** передбачає наявність добре функціонуючих транскордонних транспортних систем, які є передумовою для покращення торгівлі, особливо у країнах, що не мають виходу до моря. Зростає кількість глобальних ініціатив, над якими працює міжнародне співробітництво у сфері сталого транспорту. Глобальне партнерство для сталого транспорту передбачає об'єднання великої кількості та різноманітності міжнародних зацікавлених сторін у сфері сталого транспорту. Глобальні ініціативи дійсно існують і працюють у напрямку сталого та чистого транспорту, наприклад: Ініціатива міської електричної мобільності започаткована під час Саміту з питань клімату SG 2014 року у Нью-Йорку; Ініціатива з виробництва електромобілів, створена в 2010 році відповідно до Міністерства з питань чистої енергії; Альянс транспортних засобів з нульовими викидами під керівництвом Каліфорнії; Ініціатива викидів транспортних засобів або Глобальна ініціатива економіки палива запущена у 2015 році [2].

Детальний розгляд значення транспортної складової на реалізацію концепції сталого розвитку дозволяє виділити основні напрями впливу, які зможуть прискорити досягнення цілей сталого розвитку (рис. 1).



Рис. 1. Напрями впливу транспорту для прискорення виконання ЦСР

Джерело: сформовано за [6] та удосконалено авторами

Таким чином, пріоритетні напрями реалізації потенціалу транспорту, його багатоаспектний характер сектора та співробітництво і участь зацікавлених сторін мають вагоме значення для досягнення глобальних цілей сталого розвитку.

Висновки. Отже, з одного боку транспорту характерний ряд негативних впливів, які перешкоджають та гальмують реалізацію ЦСР, проте, з іншого боку, без формування стійкого транспорту, інтелектуальних транспортних систем, оптимізації ланцюгів поставок, декарбонізації транспорту, розширення зайнятості у транспортній галузі та інших складових не можливе досягнення ЦСР, оскільки він прямо чи опосередковано пов'язаний з більшістю із них. Транспорт значно пришвидшить досягнення ЦСР у випадку удосконалення транспортної інфраструктури, яка відповідатиме принципам ефективності, справедливості та стійкості. Тому пріоритетними для країн мають бути заходи щодо адаптації або підвищення стійкості транспортної інфраструктури та транспортних послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цілі сталого розвитку Україна 2020. *Моніторинговий звіт*. Державна служба статистики України. 2020. 92 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/csr_prezent/ukr/st_rozv/publ/SDGs%20Ukraine%202020%20Monitoring_12.2020ukr.pdf.
2. Analysis of the transport relevance of each of the 17 SDGs. 2015. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20relevance%20of%20SDGs.pdf>.
3. How can we get hydrocarbon-rich nations to board the EV wagon? *World Economic Forum*. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2021/09/electric-vehicles-decarbonization/>.
4. Ostry J., Alvarez J., Espinoza R., Papageorgiou C. Economic Gains From Gender Inclusion: New Mechanisms, New Evidence. Staff Discussion Notes No. 18/06. 2018. 28 p.
5. Poverty and sustainable transport. *A literature review*. Overseas Development Institute (ODI) or SLoCaT. 2014. 67 p. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1767Poverty%20and%20sustainable%20transport.pdf>.
6. Tackling emissions and inequality together. *ITF Transport Outlook 2021*. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/16826a30-en/1/3/1/index.html?itemId=/content/publication/16826a30-en&_csp_=190cc6434d2fccf11e2098c12744cdb5&itemIGO=oecd&itemContentType=book#figure-d1e1968.

REFERENCES

1. Sustainable Development Goals Ukraine 2020. Monitoring report. State Statistics Service of Ukraine. 2020. 92 p. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/csr_prezent/ukr/st_rozv/publ/SDGs%20Ukraine%202020%20Monitoring_12.2020ukr.pdf.
2. Analysis of the transport relevance of each of the 17 SDGs. 2015. Available at: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20relevance%20of%20SDGs.pdf>.
3. How can we get hydrocarbon-rich nations to board the EV wagon? *World Economic Forum*. Available at: <https://www.weforum.org/agenda/2021/09/electric-vehicles-decarbonization/>.
4. Ostry, J. Alvarez, J. Espinoza, R. Papageorgiou, C. (2018), "Economic Gains From Gender Inclusion: New Mechanisms, New Evidence". Staff Discussion Notes No. 18/06. 28 p.
5. Poverty and sustainable transport. *A literature review*. Overseas Development Institute (ODI) or SLoCaT. 2014. 67 p. Available at: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1767Poverty%20and%20sustainable%20transport.pdf>.
6. Tackling emissions and inequality together. *ITF Transport Outlook 2021*. Available at: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/16826a30-en/1/3/1/index.html?itemId=/content/publication/16826a30-en&_csp_=190cc6434d2fccf11e2098c12744cdb5&itemIGO=oecd&itemContentType=book#figure-d1e1968.

*Ivanna Strilok, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor
(Associate Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, State University of Infrastructure and Technologies)*

*Viktoriya Shklyar, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor
(Associate Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, State University of Infrastructure and Technologies)*

PRIORITIES IN THE IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPONENT

The Global Sustainable Development Goals cover a wide range of unresolved issues, ranging from overcoming poverty, economic inequality, combating climate change and others. The tasks of sustainable transport development are indirectly focused on the main areas of application - infrastructure modernization, electrification of vehicles, digitalization of the transport industry. However, in the course of the implementation of the program to achieve the goals, it is increasingly evident that transport is a significant factor in each of them.

Transport, economic and social development, and environmental protection are complementary, interdependent components of sustainable development. The impact of transport activities on them can pose particular challenges in the context of urbanization, accessibility and health, and can be a vehicle for improving social equity, resilience and connectivity between cities and regions through the transition to innovative, sustainable, affordable and safe transport.

The article presents a theoretical overview of the global problems of sustainable development and identifies possible areas of influence of the transport sector to accelerate the implementation of the Sustainable Development Goals in the context of each of the seventeen goals.

Priority directions in the implementation of the sustainable development goals of the transport component identified improvement of transport accessibility and connectivity, decarbonization of transport, innovative technologies and digitalization of transport, security of the transport system, optimization of supply chains, employment in the transport sector, multilateral partnership. These areas have the opportunity to bring the transport sector closer to more environmentally friendly and inclusive transport systems, which are accompanied by the support of an effective transport policy.

Obviously, transport cannot play a decisive role for every declared global problem, but it is a vital stimulus for their real achievement. The multidimensional nature of the transport sector, cooperation and participation of stakeholders (public and private structures, transport research centers) are of great importance for achieving global goals. A unified, coherent and holistic approach ensures the implementation of a wider range of sustainable development Goals.

Keywords: *sustainable development, sustainable development goals, sustainable transport, transport infrastructure.*

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-43-52

УДК 339.56:656.07

JEL Classification F14, R41

Ольга Петренко, к.е.н, доцент

(завідувач каф. «Бізнес-логістика та транспортні технології», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-1869-7999

Яна Корнійко, к.е.н. доцент

(доцент каф. «Бізнес-логістика та транспортні технології», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0001-5772-7364

Оксана Познякова, к.е.н. доцент

(доцент каф. «Бізнес-логістика та транспортні технології», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0001-8886-0002

АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ СВІТОВОЇ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ДІЯЛЬНІСТЬ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

У статті подано загальний аналіз тенденцій світової морської торгівлі, а саме: динаміку зміни вартості доставки 40-футового контейнера з початку пандемії Covid-2019, загальну динаміку тоннажу у світовій морській торгівлі (у тому числі, тоннаж завантажений та розвантажений за морськими торговельними регіонами світу), контейнерообіг 10 найбільших портів світу, контейнерні портові перевезення за групами економік, структуру зміни світового флоту за основними типами суден за останні 40 років, а також, регіональний розподіл світового торгового флоту за власниками. Доведено, що учасники морської торгівлі не були готові до кризових ситуацій та непередбачених ризиків на світовому рівні, досягнувши в 2019 р. найнижчого показника динаміки з часів світової фінансової кризи 2008-2009 рр. Встановлено, що формуючи ланцюг поставок можна заздалегідь передбачити можливі збої в його організації та врахувати настання відомих ризиків, однак неможливо заздалегідь передбачити поведінку різних учасників у форс-мажорних обставинах, таких як Covid-2019 та зниження економічної активності у світі. Зроблено висновок, що контейнерна криза на ринку морських перевезень негативно вплинула на діяльність судноплавних компаній та економіку всього світу.

Ключові слова: *контейнерообіг, судноплавні компанії, світова морська торгівля, контейнерні лінії, морські порти, ризики.*

Постановка проблеми. У кожному порту діють свої традиції та правила, які сформувалися на основі довголітньої практики функціонування. Вони можуть знайти своє відображення як в спеціалізованих підзаконних актах, так і діяти за замовчуванням і бути прийнятими всіма учасниками морських перевезень.

© Петренко О.І., Корнійко Я.Р., Познякова О.В., 2021

Морський сектор надзвичайно складний і важко прогнозований. Можна дотримуватись законів і правил безпеки, однак неможливо повністю контролювати виникнення непередбачуваних подій. Коли траєкторія ризиків швидко змінюється, власникам або операторам суден, портів і терміналів, логістичним організаціям і власникам вантажів необхідно вміло орієнтуватися в цих змінах, щоб мінімізувати ризики і застосовувати наявні можливості.

Такі речі, як негода, зіткнення з піратами і транскордонні конфлікти є дуже поширеними на водному транспорті, а збитки, пов'язані з цими ситуаціями, можуть спричинити значні фінансові труднощі для всіх учасників логістичного процесу.

З метою зниження ризиків настання вище перерахованих ситуацій варто приділяти увагу питанню страхування, захищаючи інтереси власників і операторів морського транспорту та вантажів. Незважаючи на те, що страхування не є обов'язковим, насправді, досвідчені учасники перевізного процесу не можуть обійтися хоча б без базової страховки, яка включає в себе відшкодування збитків. Однак, не всі ситуації під час доставки вантажів судноплавними компаніями можна застрахувати.

Морські перевезення – це досить складна система, на процес функціонування якої впливають різні чинники або фактори, які взаємодіють та посилюють один одного, що додатково збільшує частоту зривів із невідомими результатами. Найбільш відомою усьому світу та є найсерйознішою проблемою, з якою стикається сьогодні кожен з перевізників, – пандемія COVID-2019, яка призупинила розвиток багатьох компаній у сфері надання транспортних послуг. Ці та інші виклики у контексті морської логістики спонукають більш детально дослідити їх вплив на діяльність судноплавних компаній.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз літератури свідчить, що дослідженням питань морського транспорту та світової морської торгівлі займається багато відомих науковців, серед яких потрібно виділити: Боняр С.М., Войченко Т.О., Зайдман Г.Б., Кібік О.М., Примаченко І.Ф., Тимошук О.М. Хайминова Ю.В., Якубовський С.О. та інші, а також низка практиків – Берестенко В. [1], Новікова І. [2] тощо. Слід зазначити, що тема аналізу тенденцій світової морської торгівлі через призму впливу ситуації з COVID-2019 на діяльність судноплавних компаній досліджена ще на недостатньому рівні та постійно видозмінюється.

Метою дослідження є аналіз тенденцій світової морської торгівлі та їх вплив на діяльність судноплавних компаній.

Основні результати дослідження. За останні два роки сучасне населення планети вимушене було адаптуватися до змін звичного життя, а вжиті заходи, які пов'язані із запобіганням поширенню вірусу COVID-2019, поставили багато компаній у положення, коли розпочалася масова «ковід-істерія» і значна частина населення почала активно практикувати інтернет-покупки. У результаті чого обсяг заявок до транспортних компаній на перевезення товарів вагомо зріс. Звичайно, що така поведінка зачепила «кровоносну систему» світової економіки – транспортні перевезення в контейнерах (мультимодальні, інтермодальні та інші схеми перевезень, де задіяний морський транспорт).

Вище описана ситуація призвела до впливу на:

- глобальні ланцюги поставок;
- експлуатаційні аспекти, структуру ринку та стратегічну поведінку судноплавних ліній та операторів терміналів;
- рівень активності порту з точки зору судноплавства та обсягу оброблених контейнерів;
- транспортні мережі з точки зору змін у аспектах задіяння контейнерних терміналів та портів.

Результат – підвищення фрахових ставок на ринку та нестача вантажних контейнерних одиниць. Світовий індекс вартості контейнерів подано на рис. 1.

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

За інформацією транспортних компаній, які займаються доставкою товарів в українські порти, до пандемії відправити 40-футовий контейнер з Китаю в Одесу коштувало 2-4 тис. дол. Перед новим роком ціна зросла до 13 тис. дол., потім – зменшилася до 8-9 тис. дол. Наразі вона коливається в межах від 10 до 15 тис. дол. Коливання цін обумовлені нестачею транспортних суден, заторами з контейнерів у головних портах світу та загальним розбалансуванням морського транспорту в умовах зростання попиту після десятиріч низьких цін на фрахт [3]. У середині жовтня 2021 р. складний індекс світового контейнера Drewry знизився на 2,3% за тиждень відносно доставки 40-футового контейнера, але залишається на 283% вище, ніж рік тому [4]. При цьому прогнози на майбутнє залишаються невтішні. На думку експертів, тарифи на фрахт, ймовірно, залишатимуться вищими за попередні довгострокові середні протягом ще кількох років [5].

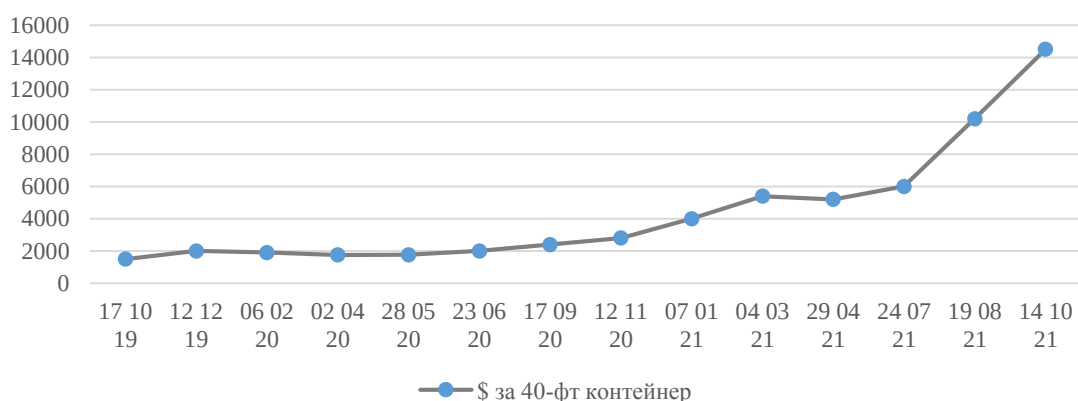


Рис. 1. Світовий індекс вартості контейнерів на 14.10.2021 року

Джерело: побудовано авторами на основі [4]

Пандемія COVID-19 підкреслила глобальну взаємозалежність держав у формуванні ланцюгів постачання та започаткувала нові тенденції, які змінили принцип роботи морського транспорту та інших причетних до нього учасників на світовому рівні.

Зростання міжнародної морської торгівлі зупинилося ще у 2019 р., досягнувши найвищого показника з часів світової фінансової кризи 2008-2009 рр. (рис. 2).

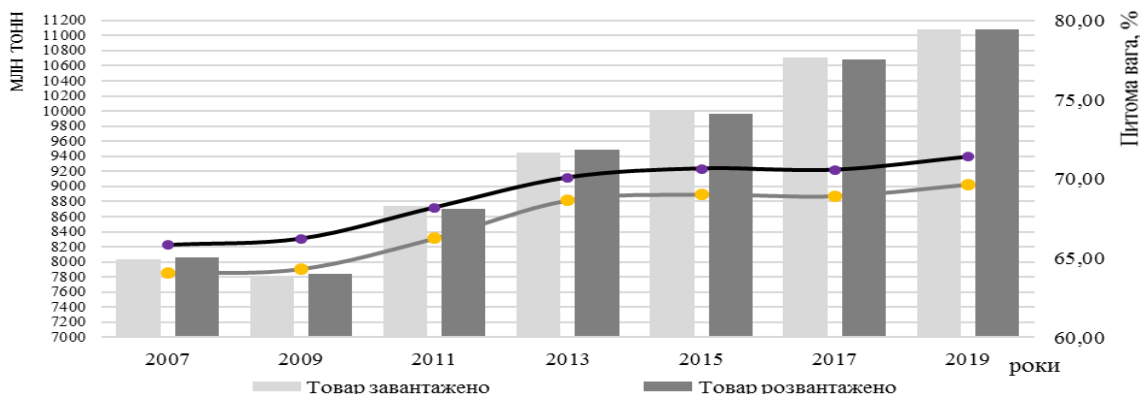


Рис. 2. Динаміка тоннажу у світовій морській торгівлі, млн тонн

Джерело: побудовано авторами на основі [6]

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Обсяги морської торгівлі збільшилися лише на 0,5% у 2019 р., порівняно з 2,8% у 2018 р., досягнувши загалом 11,08 мільярдів тонн [7]. Із 11,1 млрд тонн, відвантажених товарів у 2019 р., 7,9 млрд тонн – складають суховантажі. З плином часу сухі вантажі збільшували свою частку, тепер вони становлять понад дві третини загального обсягу морської торгівлі.

2021 р. продовжує тенденцію несприятливих умов для світової морської торгівлі [2]. При чому збитки, викликані пандемією, для судноплавних ліній складають 350 млн доларів на тиждень [8]. Відповідно до вагомого внеску азіатських економік у світову торгівлю та їх високої інтеграції у глобальні морські мережі, Азія, безумовно, є найбільшим морським торговельним регіоном. У 2019 році азіатські морські порти обробляли 4,5 млрд тонн вантажів, а 6,9 млрд тонн вантажів розвантажували. Інші континенти зафіксували значно менші обсяги (рис. 3).

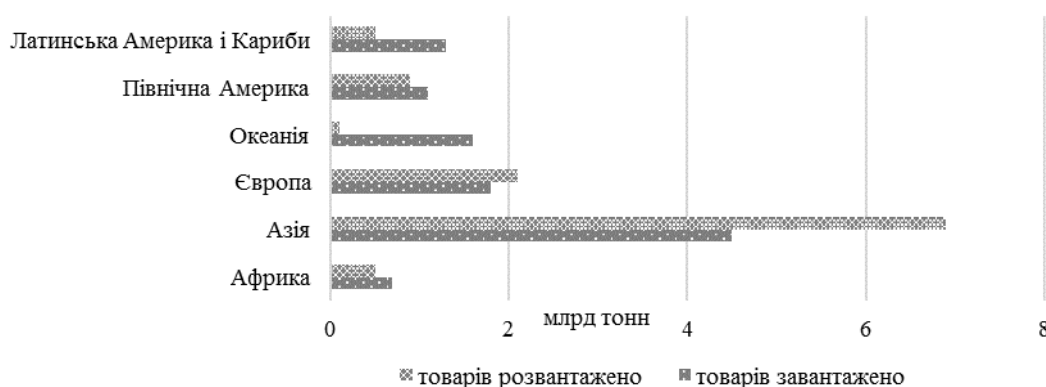
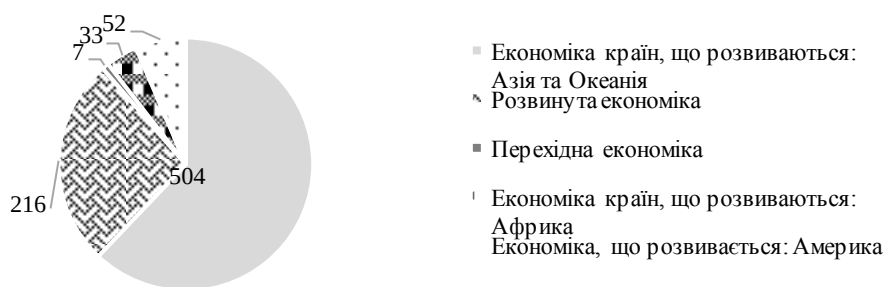


Рис. 3. Тоннаж завантажений та розвантажений за морськими торговельними регіонами світу, 2019 р.

Джерело: побудовано авторами на основі [7]

Що стосується обробки контейнерів на світовому рівні, за даними UNCTAD, у 2019 р. порти країн з розвинутою економікою в Азії та Океанії обробляли 504 млн TEU контейнерів, що становить 62% світового портового контейнерного перевезення (рис. 4). Частка країн, що розвиваються, та Африки, що розвивається, складала менше 10% кожна. На економіку розвинених країн припадає 27% [9].



**Рис. 4. Контейнерні портові перевезення за групами економік, 2019 р.
(мільйони 20 TEU (двадцятифутових еквівалентів одиниць))**

Джерело: [9]

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Найбільшими світовими портами за контейнерообігом протягом 2019 – 2020 рр. так і залишаються азіатські порти, більшість з яких показує невеликий, але все ж таки, приріст (таблиця 1).

Таблиця 1. Контейнерообіг 10 найбільших портів світу

Назва порту	Контейнерообіг за рік, млн TEU		Рейтинг портів за рік		Зміна за рік, млн TEU
	2019	2020	2019	2020	
Shanghai, China	43,30	43,50	1	1	+0,20
Singapore	37,20	36,60	2	2	-0,60
Ningbo-Zhoushan, China	27,49	28,72	3	3	+1,23
Shenzhen, China	25,77	26,55	4	4	+0,78
Guangzhou Harbor, China	23,23	23,19	5	5	-0,04
Busan, South Korea	21,99	21,59	6	7	-0,40
Qingdao, China	21,01	22,00	7	6	+0,99
Hong Kong, S.A.R, China	18,30	20,07	8	8	+1,77
Tianjin, China	17,30	18,35	9	9	+1,05
Rotterdam, The Netherlands	14,82	14,35	10	10	-0,47

Джерело: побудовано авторами на основі [10]

У січні 2021 року світовий флот досяг вантажопідйомності 2,1 млрд DWT (дедвейт), що на 62 млн DWT та на 81 млн DWT більше, ніж у 2020 та 2019 роках [11]. За останні роки вантажопідйомність значно зросла у всіх сегментах, окрім генеральних вантажних перевізників. Особливо стрімко зростають вантажоперевезення навальних вантажів. Між 2010 і 2020 роками їх частка у загальній вантажопідйомності зросла з 36 до 43%, тоді як частка нафтовозів-танкерів скоротилася з 35 до 29%, а частка для генеральних вантажів - з 8 до 4% (рис. 5) [12].

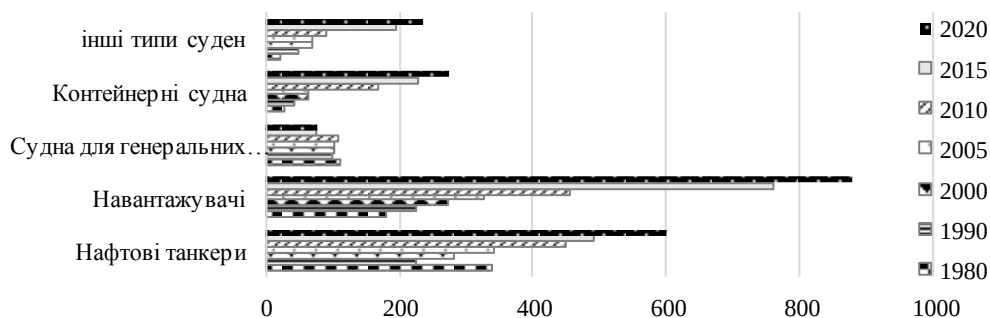


Рис. 5. Світовий флот за основними типами суден (мільйони тонн власної ваги)

Джерело: [12]

Аналізуючи ринок світового торгового флоту за регіонами, як в 2021 році, так і протягом минулих двох років, незмінними судовласниками залишаються Японія, Греція та Китай (рис. 6). Всього на світовий торговий флот припадає 2116401 тис. DWT та 53973 за кількістю суден понад 1000 GT (реєстрова тонна). Однак, при цьому варто враховувати, що більшість комерційних суден зареєстровані під прапорами, що не відповідають національності власника судна, а саме: Панама, Ліберія, Маршалові острови тощо [13].

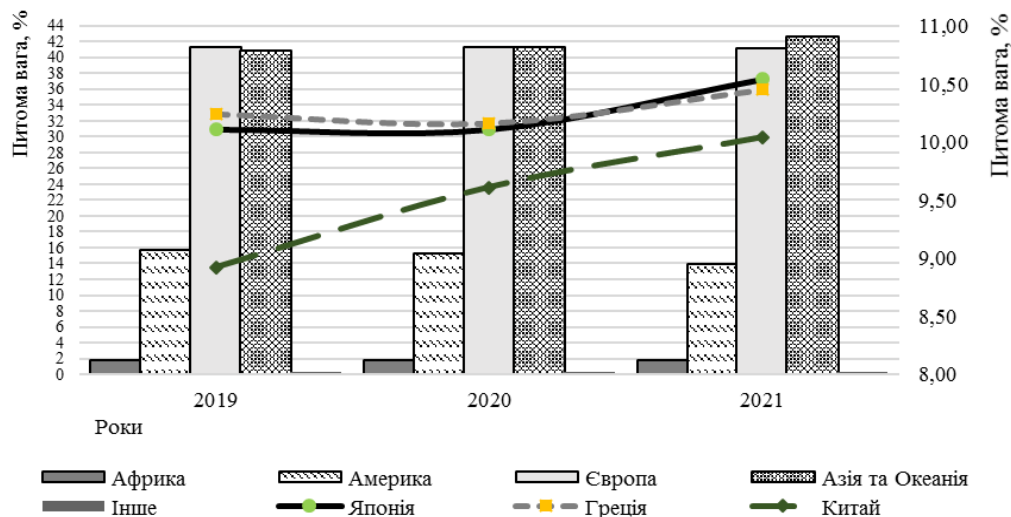


Рис. 6. Регіональний розподіл світового торгового флоту за власниками

Джерело: побудовано авторами на основі [11]

Рейтинг найбільших світових контейнерних ліній та зміна місткості контейнерного флоту та кількості суден в оперуванні за 2019 – 2020 рр. подамо у вигляді таблиці 2.

Таблиця 2. Топ-15 найбільших контейнерних ліній світу

Назва оператора	Рейтинг		Місткість флоту, TEU			Кількість суден		
	2019	2020	2019	2020	зміна	2019	2020	зміна
Maersk	1	1	4041660	3992248	-49412	689	684	-5
MSC	2	2	3675633	3785800	+110167	545	557	+12
COSCO	3	3	2876115	2960224	+84109	433	454	+21
CMA CGM	4	4	2681556	2947671	+266115	479	530	+51
Hapag-Lloyd	5	5	1659129	1714658	+55529	237	237	0
ONE	6	6	1541755	1487494	-54261	219	206	-13
Evergreen	7	7	1272530	1273519	+989	198	196	-2
HMM	10	8	381404	70206	-311198	61	68	+7
Yang Ming	8	9	669773	616672	-53101	104	89	-15
ZIM	11	10	293214	369888	+76674	59	85	+26
Wan Hai	12	11	246953	341026	+94073	97	126	+29
PIL	9	12	414409	296524	-117885	123	95	-28
KMTC	13	13	157606	168039	+10433	66	64	-2
IRISL	14	14	145372	145372	0	29	29	0
SITC	15	15	126794	129223	+2429	87	87	0
Всього	-	-	20183903	20298564	+114661	3426	3507	+81

Джерело: [15]

Не дивлячись на те, що для деяких контейнерних перевізників характерне скорочення місткості флоту протягом 2019 – 2020 рр. (наприклад, Maersk, ONE, HMM, Yang Ming, PIL) та кількості суден в оперуванні (наприклад, Maersk, ONE, Evergreen, Yang Ming, PIL, KMTC), але загалом спостерігається зростання місткості на 0,57% та кількості суден на 2,36%.

У 2020 році оператори контейнерних ліній, зіштовхнувшись із низкою проблем, передивилися підходи до ведення бізнесу, а саме: почали розглядати варіанти розвитку інтермодальних перевезень, використовуючи альтернативні маршрути; диверсифікація діяльності (розвиток не тільки основного напрямку діяльності, а й додаткових сервісів) [1].

Як учасник ринку морських перевезень український флот на карті світу сьогодні не представлений, адже вантажопідйомність українського флоту складає 3689000 т – 0,17% світового DWT, кількість суден в Україні – 337 одиниць, в тому числі під українським прапором - 91 – 0,62% світового флоту [11].

На практиці склалася та довгий час залишається незмінною ситуація, коли українські судноплавні компанії здебільшого функціонують відокремлено від локальної системи морського транспорту, а саме оперують та управляють одиницями флоту, які зареєстровані під «зручними» прапорами держав із відкритими корабельними реєстрами та які здійснюють експортно-імпортні операції інших держав [14].

За дослідженням автора [13] можна виділити декілька причин, які спонукають до реєстрації суден під іноземними прапорами:

- 1) жорсткі умови для отримання права плавання під прапором України;
- 2) відповідно до митного законодавства України, при придбанні судна за кордоном, воно підлягає переміщенню в режим імпорту, зі сплатою ПДВ, митних зборів та платежів;
- 3) український прапор є неконкурентоспроможним на світовому ринку, що призводить до складнощів із залученням кредитів;
- 4) низький рівень правового забезпечення на міжнародному морському правовому полі;
- 5) недосконалість системи державного регулювання та відсутність ефективного порядку реєстрації суден.

Невизначеність є основою для управління ризиками в морській логістиці. У судноплаванні часто доводиться приймати управлінські рішення з врахуванням різних сценаріїв розвитку. Однак, учасники морської торгівлі не були готові до кризових ситуацій та непередбачених ризиків на світовому рівні, досягнувши в 2019 році найнижчих показників динаміки тоннажу у світовій морській торгівлі з часів світової фінансової кризи 2008-2009 рр. Формуючи ланцюг поставок, можна заздалегідь передбачити можливі збої в його організації та врахувати настання відомих ризиків, однак неможливо заздалегідь передбачити поведінку різних учасників транспортного процесу в форс-мажорних обставинах, таких як:

- зниження економічної активності по всьому світу через Covid-2019;
- скорочення судноплавними компаніями кількості своїх суден та рейсів через застій у світовому обороті контейнерів на вантажних терміналах, у портах тощо;
- подвійне бронювання контейнерних перевезень вантажовідправниками з метою обрання найкращого варіанту за ціною та швидкістю доставки;
- надання переваги судноплавними лініями лише магістральним перевезенням у межах Азії на короткій відстані для підняття маржинальної дохідності;
- нестача контейнерів через сукупність вище описаних подій;
- перевантаженість портів внаслідок скорочення робочої сили як на терміналах, так і для виконання допоміжних функцій, наприклад, водіїв вантажівок тощо;
- недостача кадрів на судах.

Криза 2020 р. відрізняється від ситуації, що склалася на ринку десять років тому. Безумовно, уповільнення темпів економічного розвитку провідних країн та КНР, зокрема, призведе до зниження темпів торгівлі та вплине на обсяги морських перевезень на основних сегментах ринку. Економічна криза 2020 р. та пандемія COVID-2019 безумовно матиме вплив на світовий ринок праці моряків та може призвести до перерозподілу позицій та втрати Україною провідної позиції країни-постачальника трудових ресурсів [16]. Хоча власного торговельного флоту в Україні немає, проте, як стверджують вітчизняні

експерти морської галузі, країна стабільно входить до п'ятірки країн-лідерів за кількістю моряків на судах під іноземним прапором [1].

Перевезення вантажів морським транспортом є і залишатиметься діяльністю підвищеного ризику. Найпоширеніші проблеми управління ризиками вантажних перевезень традиційно були дещо передбачуваними: стихійні лиха, механічні несправності суден та людські помилки. Однак, стрімке зростання міжнародної торгівлі та впровадження нових технологій означають, що галузь морських перевезень стикається з новим набором ризиків. Виявлення та пом'якшення цих ризиків є важливими, оскільки успіхи та провали судноплавної галузі можуть мати широке коло наслідків для світового бізнесу. Оскільки судновласник є ключовою ланкою в схемі доставки вантажів, це спричинює необхідність вироблення механізму оцінки ризиків, з якими він щодня зустрічається на практиці. Не слід забувати про те, що настання ризиків тягне за собою настання відповідальності та понесення збитків. При плануванні вантажних перевезень морським транспортом, використання фактичних даних відстеження суден для встановлення реального транзитного часу від порту відправлення до порту прибуття стало досить складним завданням.

Висновки та пропозиції. Глобалізація призвела до зростання контейнеризації, а це, в свою чергу, до перевантаження й «заторів» у провідних портах світу і виникнення «торговельних війн» між учасниками перевізного процесу. Загалом, проаналізувавши ситуацію на міжнародному рівні, можна стверджувати, що світовий ринок морських перевезень – це ланцюжкова реакція, у якій поява одного негативного фактору, викликає взаємозалежність та непередбачені наслідки для кожного з учасників постачання. Судноплавні лінії, перевізники, експедитори, оператори терміналів, імпортери, експортери – усі постраждали від пандемії Covid-2019. Ситуація на світовому ринку морських перевезень є слабо прогнозованою або ж з невтішними сценаріями розвитку ще протягом декількох років. Саме тому, для ефективного вирішення ситуації, що склалася, всі учасники ланцюга поставок повинні розуміти, що відповідальність за майбутній стан речей лежить на всіх зацікавлених сторонах.

ЛІТЕРАТУРА

1. Берестенко В. Как морские контейнерные линии выходят на сушу. Порты Украины. URL: <https://ports.ua/kak-morskie-kontejnerye-linii-vyhodyat-na-sushu/>.
2. Новікова І. Море викликів та океан можливостей: світова криза морських перевезень вже в Україні. Інтерфакс-Україна. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/764071.html>.
3. Економічна правда. За рік – на 300-500%. Чому злетіли ціни на морські перевезення та як це позначиться на Україні. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2021/08/30/677292/>.
4. World Container Index - 21 Oct. *Drewry*. URL: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.
5. Jan Hoffman. How to cushion consumers from high maritime freight rates. *UNCTAD*. URL: <https://unctad.org/news/how-cushion-consumers-high-maritime-freight-rates>.
6. Beyond 20/20 WDS – Table view. *UNCTADstat*. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/tableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>.
7. World seaborne trade. *UNCTAD e-Handbook of Statistics 2020*. URL: <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/WorldSeaborneTrade.html>.
8. Убытки судоходных линий от коронавируса составляют 350 млн долларов в неделю. *Центр транспортных стратегий*. URL: https://cfts.org.ua/news/2020/02/18/ubytki_sudokhodnykh_liniy_ot_koronavirusa_sostavlyayut_350 mln_dollarov_v_nedelyu_57388.
9. Maritime transport indicators. *UNCTAD e-Handbook of Statistics 2020*. URL: <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/Indicators.html>.
10. Top 50 Ports – World Shipping Council. *World Shipping Council*. URL: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>.
11. Beyond 20/20 WDS - Table view. *UNCTADstat*. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/tableViewer/tableView.aspx>.

12. Merchant fleet. *UNCTAD e-Handbook of Statistics* 2020. URL: <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html>.
13. Ніякий І. Суден під українським прапором практично не залишилося: що робити. *LIGA*. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/sudov-pod-ukrainskim-flagom-prakticheski-ne-ostalos-cto-delat> (дата звернення: 11.10.2021).
14. Зайдман Г.Б., Якубовський С.О. Світове господарство і міжнародні економічні відносини. *Економічний науково-практичний журнал «Причорноморські економічні студії»*. Серія 2021. №63. С. 11–19. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.63-2>.
15. NYK Fact Book I (2021). *Container Transport Operating*. URL: https://www.nyk.com/english/ir/library/fact/first/2021/_icsFiles/afiedfile/2021/05/24/2021_fb1_06_en.pdf
16. Кібік О.М., Хайминова Ю.В., Примаченко І.Ф. Інтеграційний потенціал структур морського бізнесу в умовах кризи. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*, (2 (71), 2020. 124 - 135. URL: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-2-124-135>.

REFERENCES

1. Berestenko V. (2021). Kak morskoe konteinerne lynyy vykhodiat na sushu. *Porty Ukrainy*, available at: <https://ports.ua/kak-morskie-kontejnerye-linii-vyhodyat-na-sushu/> [in Russian].
2. Novikova I. (2021). More vyklykiv ta okean mozhlyvostei: svitova kryza morskyykh perevezen vzhe v Ukraini. *Interfaks-Ukraina*, available at: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/764071.html> [in Ukrainian].
3. Ekonomichna Pravda (2021). Za rik – na 300-500%. Chomu zletily tsiny na morskii perevezennia ta yak tse poznachytsia na Ukraini. *Ekonomichna Pravda*, available at: <https://www.epravda.com.ua/publications/2021/08/30/677292/> [in Ukrainian].
4. World Container Index - 21 Oct. (2021). *Drewry*, available at: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.
5. Jan Hoffman (2021). How to cushion consumers from high maritime freight rates. *UNCTAD*, available at: <https://unctad.org/news/how-cushion-consumers-high-maritime-freight-rates>.
6. Beyond WDS – Table view (2020). *UNCTADstat*, available at: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>.
7. World seaborne trade (2020). *UNCTAD e-Handbook of Statistics* 2020., available at: <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/WorldSeaborneTrade.html>.
8. Ubytky sudokhodnykh lyny ot koronavyrusa sostavlyaiut 350 mln dollarov v nedeliu (2020). *Tsentr transportnykh stratehiy*, available at: https://cfts.org.ua/news/2020/02/18/ubytki_sudokhodnykh_liniy_ot_koronavyrusa_sostavlyayut_350_mln_dollarov_v_nedelyu_57388 [in Russian].
9. Maritime transport indicators (2020). *UNCTAD e-Handbook of Statistics* 2020, available at: <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/Indicators.html>.
10. Top 50 Ports – World Shipping Council (2021). *World Shipping Council*., available at: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>.
11. Beyond 20/20 WDS - Table view (2020). *UNCTADstat*, available at: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>.
12. Merchant fleet (2020). *UNCTAD e-Handbook of Statistics* 2020, available at: <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html>.
13. Niiakiy I. (2020). Suden pid ukrainskym praporom praktychno ne zalyshylosia: shcho robyty. *LIGA*, available at: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/sudov-pod-ukrainskim-flagom-prakticheski-ne-ostalos-cto-delat> [in Ukrainian].
14. Zaidman H.B., Yakubovskiy S.O. (2021) Svitove hospodarstvo i mizhnarodni ekonomichni vidnosyny. *Ekonomichnyi naukovo-praktychnyi zhurnal «Prychornomorski ekonomichni studii»*. Seriiia 2021. №63. S. 11–19. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.63-2> [in Ukrainian].
15. NYK Fact Book I (2021). *Container Transport Operating*, available at: https://www.nyk.com/english/ir/library/fact/first/2021/_icsFiles/afiedfile/2021/05/24/2021_fb1_06_en.pdf.
16. Kibik O.M., Khaimynova Yu.V., Prymachenko I.F. (2020). Intehratsiinyi potentsial struktur morskoho biznesu v umovakh kryzy. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*, (2 (71), 124 - 135. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-2-124-135> [in Ukrainian].

***Petrenko Olha, PhD in Economics, Associate Professor
(Head of the Business logistics and Transport Technologies Department, State University of Infrastructure and Technologies)***

***Korniiko Yana, PhD in Economics, Associate Professor
(Associate Professor of the Business-Logistics and Transport Technologies Department
State University of Infrastructure and Technologies)***

***Pozniakova Oksana, PhD in Economics, Associate Professor
(Associate Professor of the Business-Logistics and Transport Technologies Department
State University of Infrastructure and Technologies)***

PRIORITIES IN THE IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPONENT

The article presents a general analysis of world maritime trade trends, namely, the dynamics of changes in the cost of delivery of a 40-foot container since the beginning of the Covid-2019 pandemic, the general dynamics of tonnage in world maritime trade (including tonnage loaded and unloaded by maritime trading regions), container turnover of the 10 largest ports in the world, container port transportation by economic groups, the structure of changes in the world fleet by major types of ships over the past 40 years, as well as the regional distribution of the world merchant fleet by owners. It has been proven that maritime trade participants were not prepared for crises and unforeseen risks at the global level, reaching in 2019 the lowest dynamics since the global financial crisis of 2008-2009. It has been established that forming a supply chain can predict possible failures in its organization and take into account the occurrence of known risks, but it is impossible to predict the behavior of various participants in force majeure, such as Covid-2019, declining economic activity in the world, lack of containers and personnel. vessels, reduction by shipping companies of the number of their vessels and voyages due to stagnation in the world turnover of containers at cargo terminals, in ports, double booking of container shipments by shippers in order to choose the best option for price and speed of delivery, giving preference to shipping lines only for short-distance trucking within Asia to raise marginal profitability; port congestion due to labor reductions both at terminals and to perform ancillary functions, such as truck drivers, etc. It is concluded that the container crisis in the maritime transport market has negatively affected the activities of shipping companies and the economy of the world.

Keywords: container turnover, shipping companies, world maritime trade, container lines, seaports, risks.

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-53-60

УДК 338:656.454

JEL Classification L20, L92:R49

Вячеслав Коба, д.е.н., проф.

(професор кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій)

Олена Пилипенко, к.е.н., доц.

(доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0003-3096-2377

Іван Польовик, магістр з менеджменту

ОСНОВНІ НАПРЯМИ ЗМЕНШЕННЯ ЗБИТКОВОСТІ РОБОТИ МАЛОДІЯЛЬНИХ СТАНЦІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Одне з численних проблемних питань залізничного транспорту України, що потребує розв'язку, – це функціонування малодіяльних вантажних станцій. На сьогодні в АТ «Укрзалізниця» не стоїть питання закриття малодіяльних дільниць, але вимагає нагального розв'язання проблема збитковості діяльності таких дільниць і станцій. Кількість станцій з незначним обсягом роботи дещо знизилась, але потребує вирішення питання компенсації збитків їх діяльності. Якщо у 2017 р. збитки від цього сектора діяльності становили близько 500 млн грн, то вже у 2018 р. вони збільшились до 850 млн грн.

У статті проведено аналіз діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2018-2021 рр., в результаті якого доведено, що компанія знаходиться у стані глибокої кризи за усіма напрямками своєї діяльності. Розглянуто причини, які довели компанію до збиткового стану, і зроблено висновки про необхідність докорінного реформування усіх секторів діяльності АТ «Укрзалізниця», в т. ч. й визначення напрямів розвитку малодіяльних станцій. Аналіз роботи малодіяльних станцій свідчить, що внутрішні ресурси покращення роботи вже вичерпані через високий ступінь зносу та застарілість основних засобів станцій, нестачу кваліфікованого професійного персоналу, низьку якість менеджменту. Необхідні кардинальні зміни організаційно-економічного і фінансового механізмів для зменшення збитків, а в перспективі, й переходу до прибуткової діяльності.

У статті запропоновано напрями реформування та підвищення прибутковості малодіяльних підрозділів залізничного транспорту, серед яких: укрупнення (злиття), оптимізація витрат на утримання підрозділів, надання в оренду (лізинг), продаж або передача всього чи частини комплексу основних засобів окремих вантажних станцій на баланс окремих територіальних громад чи зерноприймальних підприємств-елеваторів (щодо станцій, основними вантажовідправниками яких є зернотрейдери). У разі відсутності перспектив і резервів, вичерпання інших можливостей розвитку малодіяльних вантажних станцій передбачено прийняття рішення щодо ліквідації (закриття) станцій. Обґрунтовано доцільність запропонованих напрямів розвитку малодіяльних станцій залізничного транспорту України.

Ключові слова: малодіяльна вантажна залізнична станція, АТ «Укрзалізниця», збитковість діяльності, реформування.

© Коба В.Г., Пилипенко О.В., Польовик І.О., 2021

Постановка проблеми. АТ «Укрзалізниця» у 2020-2021 рр. знаходиться на етапі підготовки до реформування своєї діяльності за усіма напрямками, серед яких потребує вирішення питання про реформування роботи, структури, технічного оснащення і фінансування малодіяльних збиткових залізничних дільниць та станцій. Для вирішення цього питання на залізничному транспорті були розроблені відповідні нормативні акти, поведені наукові дослідження та розроблені методичні рекомендації щодо визначення статусу залізничної дільниці чи станції як малодіяльної. Керівництво АТ «Укрзалізниця» неодноразово намагалось вирішити проблему малодіяльних підрозділів залізничного транспорту, в тому числі розглядаючи можливість закриття дільниць і станцій з незначними обсягами роботи. Однак, закриття малодіяльних дільниць не завжди можливе з точки зору технології та організації перевізного процесу, а крім того, потребує значних коштів на консервацію основних засобів і все одно не знімає необхідності нести витрати на обслуговування цих ділянок колії. Більше того, плани закриття малодіяльних дільниць і станцій викликали значний суспільний резонанс, негативну реакцію місцевих громад та не знайшли підтримки на державному рівні, оскільки на сьогодні залізничний транспорт надає роботу в сільських і віддалених районах України, а закриття станцій зумовить зростання безробіття у регіонах. Окрім того, закриття певних ділянок залізниць могло негативно вплинути на мобільність населення, оскільки залізничний транспорт з огляду на невисокі тарифи часто є найдоступнішим видом транспорту.

Зважаючи на вищевикладене у 2020 р. рішення про закриття малодіяльних станцій АТ «Укрзалізниця» було скасовано, але проблема неефективної та неприбуткової діяльності підрозділів з незначним обсягом роботи залишилась нерозв'язаною. Не зважаючи на виконану роботу на сьогодні збитки від роботи малодіяльних станцій залізничного транспорту України (далі – МСЗТУ) не тільки не зменшуються, а й мають сталу тенденцію зростання. Це свідчить про те, що проблема збитковості, підвищення рівня дохідності та прибутковості МСЗТУ не вирішена і потребує як наукового, так і практичного розв'язання.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Останні двадцять років питанням розвитку і функціонування МС ЗТУ приділялась значна увага у наукових публікаціях, виступах керівників АТ «Укрзалізниця» та доповідях на науково-практичних конференціях [1-6]. У наукових публікаціях і методичних розробках [4] визначено поняття «малодіяльна станція залізничного транспорту» і супутні дефініції, представлені методичні положення щодо прийняття рішень про закриття МСЗТУ, виконаний аналіз діяльності окремих структур АТ «Укрзалізниця» щодо впровадження рекомендацій із закриття або подальшого розвитку МСЗТУ. Проте практично нема наукового обґрунтування, які можливі напрями зниження збитків від роботи МС ЗТУ і підвищення прибутковості їх діяльності. Цим питанням і присвячена стаття.

Мета статті – визначити основні напрями підвищення прибутковості роботи малодіяльних вантажних станцій, практична реалізація яких дозволить зменшити збитки від цього сектору вантажних перевезень, покращити роботу МСЗТУ вивести окремі з них на прибутковий рівень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Фінансово-економічні показники діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2018-2021 роки показують, що велика державна компанія знаходиться зараз в стані глибокої кризи, яка поступово поглиблюється. Обсяги перевезень пасажирів і вантажів постійно зменшуються, що призвело до зменшення доходів і, відповідно, зниження прибутковості діяльності компанії. Якщо за результатами 2019 року АТ «Укрзалізниця» було отримано чистий прибуток 3 млрд грн, то за підсумками 2020 р. компанія одержала чистий збиток в сумі 11,9 млрд грн, а за перше півріччя 2021 р. збитки становили близько 6 млрд грн [3].

Пандемія Covid-19 суттєво посилила негативні тренди в роботі АТ «Укрзалізниця» і загострили проблеми подальшого функціонування компанії. ЦЕ був один із найвпливовіших факторів погіршення результатів роботи, який наклався на негативні тренди «доковідного» господарювання. Основні з них такі:

1. Зниження обсягів перевезень не тільки у зв'язку з певним зниженням попиту як на вантажні, так і на пасажирські перевезення, але також і внаслідок зниження пропозиції, тому що потужності з навантажень і перевезень АТ «Укрзалізниця» практично вичерпані. Рухомий склад залізничного транспорту України, як і вся матеріальна база в більшості своїй застарілі і майже повністю зношені.

2. За даними АТ «Укрзалізниця» знос тягового рухомого складу становить 95 %, локомотивний парк АТ оновлюється дуже низькими темпами і недостатньо ремонтується, в т. ч. й через дефіцит запасних частин, що призвело до дефіциту тепловозів і електровозів. Знос вантажних вагонів становить 80 % і тільки зараз в рамках реалізації проекту «Велике будівництво» на залізничному транспорті планується оновити або відремонтувати до 2028 р. майже 45 тис. вагонів, з них – 31 тис. напіввагонів та 14 тис. зерновозів [5]. Враховуючи, що на сьогодні більше 50 % вантажних вагонів знаходяться у власності приватних компаній, ці плани стосуються і недержавних перевізників. Відповідно, у форматі «Великого будівництва» поступова заміна зношених вагонів на нові буде супроводжуватись списанням зношених, які відпрацювали нормативний термін. Знос рухомого складу збільшує простої вагонів майже у 2 рази під вантажно-розвантажувальними операціями, уповільнює оборот вагона, а також зумовлює зростання аварійності залізничних перевезень. Так, за даними АТ «Укрзалізниця» 30 % аварій стаються внаслідок використання несправних вагонів [5].

3. В останні роки компанія потерпає від дефіциту кадрів, особливо висококваліфікованих кадрів залізничних професій. Причинами цього є напружений графік роботи працівників, висока відповідальність та неспівмірний з цими вимогами низький рівень заробітних плат. Середня заробітна плата залізничників нижча, ніж в середньому по Україні. Окрім зазначеного, компанія протягом кількох років використовувала в системі оплати праці т. зв. «чотириденку» (з метою економії фонду оплати праці), і лише у 2021 р. відновила звичайний п'ятиденний робочий тиждень. Тому імідж професії знижується, як і кваліфікація працівників, плінність кадрів зростає. Усе це разом призвело до надзвичайно високого дефіциту професійних кадрів, в т. ч. працівників локомотивних бригад та значного рівня плінності кадрів.

4. Протягом останніх п'яти років (2015-2020 рр.) в АТ «Укрзалізниця» суттєво знизився рівень професійного менеджменту, що значною мірою є наслідком частих змін керівництва компанії і низького рівня заробітних плат працівників. Усі ці фактори разом зумовили відсутність дієвого та реального плану реформ, має місце корупція, компанія від прибуткової роботи перейшла на рівень збиткової діяльності. Плани компанії, які стосувались довгострокових проєктів, виконувались не повністю. Плани капітальних вкладень виконувались на 65 %. Засоби управління застаріли [6].

5. Конкурентоспроможність залізничного транспорту постійно знижується. Обсяги перевезень вантажів і пасажирів поступово переходять на конкурентні види транспорту – автомобільний і річковий.

6. На сьогодні на залізничному транспорті не проведена оптимізація витрат, що є наслідком низького рівня менеджменту та недостатньої якості управлінських рішень. Про це свідчать дані про питомі витрати палива і матеріалів, які в складі витрат діяльності АТ «Укрзалізниця» майже удвічі вищі, ніж на залізничному транспорті розвинутих країн Європи і навіть вищі, ніж на залізницях країн СНД.

7. З 34 структурних підрозділів АТ «Укрзалізниця» 25 – непрофільні та допоміжні. Значна кількість непрофільних і допоміжних підрозділів – збиткова і фінансується за

рахунок дотацій. Структура управління залізничним транспортом застаріла і недосконала. Не вдалося повністю позбавитись від перехресного субсидування пасажирського транспорту за рахунок вантажного, потребують підтримки і дотації непрофільні підприємства.

Є й багато інших проблем господарювання, які накопичились з часу формування АТ «Укрзалізниця» та не залагоджені й досі. За довгі роки функціонування залізничного транспорту вони практично не вирішувались, тому що залізниця вважалась природним монополістом і на сьогодні перебуває у державній власності (100 % акцій акціонерного товариства належить Кабінету міністрів України). Створене у 2015 р. АТ «Укрзалізниця» так і не перейшло на рейки ринкових відносин, суттєво відстає у розвитку від конкуруючих автомобільного і річкового транспорту.

З вищевикладеного можна зробити висновки, що господарська діяльність АТ «Укрзалізниця» перебуває у стані стагнації за усіма напрямками діяльності: технічному, економічному, організаційному, фінансовому, соціальному. Компанія потребує докорінного реформування і модернізації з позиції сьогоднішніх реалій. Одним з напрямів є реформування діяльності господарських збиткових підрозділів, серед них малодіяльних вантажних станцій. Основна мета такого реформування – підвищити прибутковість роботи МСЗТУ за рахунок зростання доходних надходжень і зменшення витрат. Колективи МСЗТУ постійно проводять таку роботу, проте результати поки що невтішні.

За даними АТ «Укрзалізниця» за підсумками 2017 р. було визнано малодіяльними 207 вантажних залізничних станцій, а за результатами 2018 р. – малодіяльних станцій в структурі Укрзалізниці налічувалось уже 301, що майже у півтора рази більше, ніж у попередньому році, тобто приріст МСЗТУ становив 94 станції за рік, або 45 %. Станом на 01.09. 2020 р. налічувалось 248 станцій з незначним обсягом роботи [6]. Хоча кількість таких станцій дещо знизилась, залишається актуальною проблема збитковості діяльності таких станцій. Загальні збитки від утримання МСЗТУ у 2017 р. становили більше 420 млн грн, у 2018 р. – вже майже 850 млн грн, тобто збитки зросли більше ніж удвічі. Середньорічні збитки від утримання однієї МСЗТУ на рік у 2017 р. становили 2 148 тис. грн, у 2018 р. – 2 898 тис. грн, що більше на 750 тис. грн, або на 35 %. У 2019-2020 рр. рейтинг-аналіз МСЗТУ не проводився згідно наказу по АТ «Укрзалізниця». Але з наведених даних видно, що збитковість МСЗТУ зростає і потрібно поступово скорочувати кількість збиткових станцій, приймаючи рішення про закриття станції на основі рейтинг-аналізу кожної МСЗТУ [6].

Як відомо, перевізний процес, що здійснюється будь-яким видом транспорту, в тому числі залізничним, складається з початково-кінцевих і рухомих операцій, за якими окремо формуються (або можуть бути сформовані) доходи і витрати. До складу доходів МСЗТУ включаються усі отримані доходи від операцій, що виконуються станцією та пов'язані з вантажними перевезеннями (інфраструктурна та вагонна складова) та доходи від допоміжної діяльності. Це доходи від початкових (навантаження, перевантаження) операцій, які закладені у тариф на перевезення, кінцевих операцій (вивантаження), додаткових зборів, додаткових послуг, доходних надходжень від експортно-імпортних операцій, а також додаткових зборів за роботи і послуги, що нараховуються за вільними тарифами. Службами комерційної роботи і маркетингу регіональних філій АТ «Укрзалізниця» доходи по кожній МСЗТУ нараховуються окремо. Нарахування доходів за усіма статтями малодіяльними станціями виконуються за відповідними нормативами [4].

До загальних витрат МСЗТУ належать:

витрати на оплату праці та нарахування на заробітну плату;

витрати на матеріали, у т. ч. на маркування вантажів, прибирання вагонів, прибирання тощо;

витрати на електроенергію (освітлення приміщень і території станції);

витрати на паливо;

амортизація основних засобів МСЗТУ;

витрати на утримання станційної інфраструктури (колійне господарство, сигналізація і зв'язок, будівлі та споруди). Ці витрати визначаються як питомі витрати використання 1 км станційної інфраструктури протягом години (грн / км на год) з урахуванням кількості годин використання та розгорнутої довжини станційних колій;

оплата роботи маневрових локомотивів (тепловози або електровози), виходячи із загальної кількості годин їх роботи (грн за годину). Розрахунки виконуються окремо по кожному локомотиву.

В цілому питомі витрати МСЗТУ розраховують за визначений період, яким встановлено перше і друге півріччя, та в цілому за рік [4].

Аналіз доходів і витрат МСЗТУ показав, що всі 301 станція, віднесені у 2018 р. до категорії малодіяльних, працюють збитково. Разом з тим, ступінь збитковості у кожній станції різний, що допускає і обґрунтовує певну диференціацію прийнятих рішень та розроблених стратегій по відношенню до кожної станції. Так, за результатами роботи 2018 р. окремі станції мали збитки в розмірі 1,9 тис. грн (що свідчить про практичну беззбитковість діяльності станції), а інші – в розмірі 2 503 тис. грн. При цьому середньодобове навантаження-розвантаження вагонів у 2018 р. склало 0,59 вагонів на добу, що менше рівня 2017 р. на 27 % – 0,80 вагона на добу [4].

Зрозуміло, що колективи збиткових МСЗТУ вже багато років працюють економно, максимально використовують внутрішні резерви, намагаються усіма засобами підвищувати рівень доходів своїх станцій. Проте результати роботи в динаміці на протязі багатьох років незадовільні. Тому питання навіть не в технічному стані основних засобів малодіяльних станцій, а у відсталому організаційно-економічному і фінансовому механізмі регулювання їх діяльності. Необхідно докорінне реформування механізмів діяльності малодіяльних станцій зробити частиною загальної реформи діяльності та структури управління АТ «Укрзалізниця»; разом з тим, таке реформування повинно охоплювати і зміну власності (продаж, передачу, оренду, лізинг тощо) та підпорядкування частини станційного та колійного господарства. Основні напрямки пропонованих змін подані на рис. 1.

Як видно зі схеми на рис. 1, існує досить багато інструментів реформування МСЗТУ. Запропоновані напрями розвитку та вдосконалення діяльності диференційовані залежно від зони обслуговування (тяжіння) кожної малодіяльної станції, її потенціалу, рівня попиту на послуги станції, обсягів навантажувально-розвантажувальних робіт, надання інших послуг, ступеня збитковості, оскільки кожна малодіяльна станція має свої особливості в роботі. Варіативність можливого управлінського рішення у сфері розв'язання проблеми малодіяльних станцій залежить від низки зовнішніх та внутрішніх чинників, враховуючи також потенціал трудового колективу працівників МСЗТУ. Подана схема показує можливості і напрями реформування МСЗТУ, які можуть дозволити підвищити прибутковості їх діяльності або знизити збитки.

Для «зернових» малодіяльних станцій одним з напрямів підвищення прибутковості може бути передача їх власникам елеваторів. Деякі заможні елеватори (їх може бути декілька в зоні тяжіння малодіяльної станції) можуть прийняти на баланс МСЗТУ і компенсувати її збитки і навіть інвестувати кошти на розвиток і оновлення матеріально-технічної бази залізничної малодіяльної станції. Це можливо, коли збитки МСЗТУ порівняно невеликі. Такий проєкт потребує організаційно-економічного обґрунтування на основі реальних показників конкретних станцій.



Рис. 1. Основні напрями реформування залізничних вантажних станцій з незначним обсягом роботи

Джерело: розробка авторів

На МСЗТУ треба провести інвентаризацію майна з метою виявлення непотрібних і не задіяних у перевізному процесі основних і оборотних засобів. Це можуть бути об'єкти нерухомості, склади, магазини, несправні вагони, які відпрацювали нормативний термін та інші непрофільні активи. Продаж (або передача) цих активів дозволить використати отримані кошти на ремонт інфраструктури та рухомого складу МСЗТУ. За даними АТ «Укрзалізниця» таких об'єктів на балансі залізниць майже 10 тис. одиниць.

Керівництву і колективам МСЗТУ потрібно постійно посилювати співпрацю з місцевими громадами. В результаті реформи децентралізації органів державного управління, що відбувається в Україні, місцеві громади набули більших прав та можливостей у формуванні власних бюджетів та розпорядженні отриманими коштами. Якщо місцева громада виявить зацікавленість у функціонуванні малодіяльної станції на своїй території та має можливість компенсації збитків діяльності МСЗТУ, то слід розглянути рішення про передачу комплексу майна МСЗТУ на утримання місцевої громади. У разі, якщо місцева громада не в змозі повністю утримувати свою МСЗТУ, можливий варіант спільного утримання та поділу витрат МСЗТУ між АТ «Укрзалізниця» та місцевою громадою, за яким за рахунок місцевого бюджету буде здійснюватися часткова компенсація витрат діяльності МСЗТУ.

Здача в оренду об'єктів та основних засобів, які не використовуються, – теж перспективний напрям зростання рівня доходності залізниць. Рішення про надання в оренду може передбачати передачу всього майнового комплексу МСЗТУ або окремих об'єктів чи частини основних засобів, що тимчасово не використовуються в концесію на значний термін (до 45 років) претендентам. Такі напрями використання державного майна передбачені Законами України «Про концесію» та «Про управління об'єктами державної власності» в рамках державно-приватного партнерства [7].

Не слід також нехтувати таким традиційним джерелом підвищення ефективності діяльності як оптимізація витрат шляхом економії трудових і матеріальних ресурсів.

Одним із напрямів підвищення прибутковості (зниження збитків) діяльності МСЗТУ є укрупнення таких станцій шляхом злиття тих з них, які знаходяться на відносно невеликій відстані (до 20-30 км) одна від іншої. Якщо це можливо технологічно і технічно, слід підготувати організаційно-економічне обґрунтування такого злиття станцій і за результатами розрахунків прийняти рішення про доцільність такого об'єднання та визначити, яка з МСЗТУ буде базовою і продовжить функціонувати, а яка підлягає закриттю.

Таким чином, ми розглянули в загальному вигляді основні напрями реформування системи МСЗТУ, реалізація яких на практиці потребує прийняття виважених управлінських рішень, техніко-економічного та організаційно-економічного обґрунтування пропозицій та проєктів. Для вирішення проблеми збитковості МСЗТУ важливо використовувати всі діючі інструменти в комплексі, що дозволить з часом отримати синергетичний ефект. Кожній МСЗТУ варто зважити перспективи діяльності, оцінити наявний потенціал розвитку, провести SWOT-аналіз середовища, розробити план реформування і дорожню карту його реалізації. За умови надання розв'язання цього питання першочергової уваги проблему подолання збитковості малодіяльних дільниць та станцій можна вирішити за 2-3 роки.

Висновки та пропозиції. Докорінне реформування організаційно-економічного і фінансового механізмів МСЗТУ, тісна співпраця зі стейкхолдерами, допомога держави дає можливість суттєво покращити роботу малодіяльних станцій, вивести їх з кризи, знизити збитковість їх діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Коба В. Г., Пилипенко О. В., Польовик І. О. Методичні підходи до прийняття рішень про закриття малодіяльних станцій залізничного транспорту України. Зб. наук. праць ДУІТ: Серія «Економіка і управління», 2020. Вип. 47. С. 32-43.
2. Коба В. Г., Польовик О. І. Удосконалення проведення рейтинг-аналізу малодіяльних станцій залізничного транспорту України (МСЗТУ). Зб. наук. праць ДУІТ: Серія «Економіка і управління», 2020. Вип. 48. С. 51-60.
3. Транспорт. Економічна статистика. Статистичний щорічник України за 2020 рік. Державна служба статистики України. Житомир: ТОВ «Бук-друк», 2021. С. 348-355.
4. Порядок проведення рейтинг-аналізу діяльності вантажних станцій АТ «Укрзалізниця». Затверджено на засіданні правління АТ «Укрзалізниця» від 18. 12. 2018 р.: URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/Порядок_малодіяльні_станції.pdf (дата звернення 09.11.2021).
5. Манчук А. Как убьют «Укрзалізницю»: массовые увольнения и на сто процентов изношенный состав: URL: <https://naspravdi.info/novosti/kak-ubyut-ukrzeliznicyu> (дата звернення 10.11.2021).
6. Рейтинг-аналіз діяльності вантажних станцій АТ «Укрзалізниця» за 2018 р. Довідник станцій з незначним обсягом роботи. URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/rating/524361/ (дата звернення 10.11.2021).
7. Закон України «Про концесію». Відомості Верховної ради, 2019, № 48, ст. 325. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text> (дата звернення 14.11.2021).

REFERENCES

1. Koba V. H, Pylypenko O. V., Polovyk I. O. (2020). Metodichni pidkhody do pryiniattia rishen pro zakryttia malodiiialnykh stantsii zaliznychnoho transportu Ukrainy [Methodical approaches to the decision on the closure of the Ukrainian low-activity railway station]. Collection of scientific workv DUIT: series «Ekonomika i upravlinnia» [Economics and Management], vol. 47, pp. 32-43.
2. Koba V. H, Polovyk I. O. (2020). Udoskonalennia provedennia reitynh-analizu malodiiialnykh stantsii zaliznychnoho transportu Ukrainy (MSZTU) [Improving the rating analysis of inactive railway transport stations of Ukraine (ULARS)]. Collection of scientific workv DUIT: series «Ekonomika i upravlinnia» [Economics and Management], vol. 48, pp. 51-60.

3. Transport. Ekonomichna statystyka [Transport. Economic statistics] (2021). Statistical Yearbook of Ukraine for 2020. State Statistics Service of Ukraine. Zhytomyr: TOV «Buk-druk». pp. 348-355.
4. Procedure for conducting a rating analysis of the activity of cargo stations of JSC Ukrzaliznytsia. Approved at the meeting of the Board of JSC "Ukrzaliznytsia" on December 18, 2018. Available at: https://www.uz.gov.ua/files/file/Порядок_малодіяльні станції.pdf (Accessed 09 November 2021).
5. Manchuk A. Kak ubyut «Ukrzaliznytsyu»: massovyie uvolneniya i na sto protsentov iznoshennyi sostav. [How Ukrzaliznytsia will be killed: mass layoffs and a hundred percent worn out composition]. Available at: <https://naspravdi.info/novosti/kak-ubyut-ukrzaliznitsyu> (Accessed 10 November 2021).
6. Rating-analysis of the activity of freight stations of JSC "Ukrzaliznytsia" for 2018. Directory of stations with a small amount of work. Available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/rating/524361/ (Accessed 10 November 2021).
7. Law of Ukraine "On Concession". Information of the Verkhovna Rada, 2019, № 48, Art. 325. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text> (Accessed 14 November 2021).

Vyacheslav Koba, Doctor of Economics, prof.
(Professor, Department of Management, Public Administration and Administration, State University of Infrastructure and Technology)

Olena Pylypenko, Ph.D., Assoc. Prof.
(Associate Professor, Department of Economics, Marketing and Business Administration, State University of Infrastructure and Technology)
ORCID ID 0000-0003-3096-2377

Ivan Polovyk, Master of Management

MAIN DIRECTIONS OF REDUCTION OF LOSS OF UKRAINIAN LOW-ACTIVITY RAILWAY STATIONS

One of the many problematic issues in Ukraine's railway transport that needs to be addressed is the operation of low-efficiency freight stations. At present, JSC Ukrzaliznytsia does not face the issue of closing down low-activity sections, but the problem of unprofitable activities of such sections and stations requires an urgent solution. The number of stations with a small amount of work has decreased slightly, but the issue of compensation for losses of their activities needs to be addressed. The losses from this sector are amounted to about UAH 500 million in 2017, but in 2018 the losses increased to UAH 850 million.

The article analyzes the activities of JSC Ukrzaliznytsia for 2018-2021, which proved that the company is in a state of deep crisis in all areas of its activities. The reasons that brought the company to a loss-making state are considered, and conclusions about the need for radical reform of all sectors of JSC Ukrzaliznytsia, including the definition of directions for the development of low-activity railway stations are made. Analysis of the operation of low-activity stations showed that the internal resources to improve work have been exhausted already due to the high degree of wear and obsolescence of fixed assets of stations, lack of qualified professional staff, low quality management. Radical changes in organizational, economic and financial mechanisms are needed to reduce losses and, in the long run, to switch to profitable activities.

The directions of reforming and increasing the profitability of low-activity railway transport divisions are proposed in the article. Such directions include consolidation (merger), optimization of maintenance costs, renting (leasing), sale or transfer of all or part of the fixed assets of individual cargo stations on the balance of certain local communities or grain receiving enterprises-elevators (in relation to stations, the main shippers of which are grain traders). In the absence of prospects and reserves, exhaustion of other opportunities for the development of low-activity railway stations is provide for the decision to liquidate (close) the station. The expediency of the proposed directions of low-activity railway stations development is substantiated.

Keywords: low-activity freight railway station, JSC Ukrzaliznytsia, unprofitable activities, reform.

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-61-66

UDK 338:656

JEL Classification L10, F12, L92, N72, N74

Pittman R.W.

(Visiting Professor, Kyiv School of Economics, and Director of Economic Research, Antitrust Division, U.S. Department of Justice, Ph.D.)

ORCID ID 0000-0001-9498-0561

CREATING COMPETITION ON THE UKRAINIAN RAILWAYS: AN ECONOMIST'S VIEW

The article is devoted to the problem of creating competition on the Ukrainian railways. It is substantiated that the Ukrainian railways are not unique in possessing a state-owned state, vertically integrated monopoly railway. Based on research, it has been proven that competition is one of the ways to improve the efficiency and effectiveness of operations vis-à-vis the days of a state-owned monopoly. As rail passenger operations is not profitable, the main focus is on freight rail operations. Two broad strategies available to created competition in the railways sector were researched. Under the European model, the infrastructure remains a state-owned monopoly, while independent train operating companies compete to provide service to shippers, paying regulated access fees to the infrastructure operator. Under the Americas model, only the company owning the infrastructure generally runs trains on that infrastructure. It is concluded that each of the two models has its advantages and disadvantages. The Americas model has more advantages. The clear advantage of this model has to do with the financing of the infrastructure. There are debatable issues about the best model for Ukrainian railways at the level of government and reformers. To date, Ukraine has chosen the European model. This choice is an experiment. It is important to give an answer to the question which of varieties of this model should reformers ultimately be aiming toward? The choice is not an easy one.

The conclusion is made that the government and the courts will need to provide strong support to the new rail regulator and the Antimonopoly Committee of Ukraine, which will be required to enforce non-discriminatory access terms.

Keywords: *creating competition, railways, European model, Americas model.*

Formulation of the problem. Ukraine is not unique in possessing a state-owned, vertically integrated, monopoly railway that exhibits disappointing performance. Nor is it unique in the many years that its government officials, policy makers, and academics have devoted to discussions of the possibilities for reforming and restructuring the railway, in the face of solid resistance to change by that railway itself. These statements may be made as well regarding Russia, India, and China, to name just three.

Yet Ukraine may be unique, or at least extreme, in the degree to which the ills of the state-owned railway are holding back the broader economic performance of the country.

Multiple observers have noted that, despite the success of Ukraine as a grain exporter, its performance in this area could be significantly enhanced if it were not for the poor condition

© **Pittman R.W., 2021**

of Ukrzhaliznytsia's infrastructure, rolling stock, and overall performance.¹

Ukraine's other most important export commodities, including iron and steel, iron ore, and machinery, are all products that may often move over long distances most economically at least partly by rail. In turn, the poor condition and performance of Ukrzhaliznytsia result in some heavy cargoes inappropriately (and often illegally) traveling by road, with resulting road congestion, air pollution, and road damage.

Analysis of recent research and publications. It may not be overstating things to categorize Ukrzhaliznytsia as a uniquely Ukrainian "binding constraint" on growth and development, as analyzed by Dani Rodrik, Ricardo Hausmann, and Andrés Velasco in their work on "growth diagnostics" [1].

One strategic step that has been proposed at high levels for the reform of Ukrzhaliznytsia is the elimination of some or all of the monopoly in the system through the creation of competition.² Competition is not a panacea, in railways or elsewhere, but it has been shown in many railway settings both to improve the efficiency and effectiveness of operations vis-à-vis the days of a state-owned monopoly and to be an important tool for attracting private investment into the system, sometimes including the infrastructure [2, 3].

Presentation of the main research material. To be sure, competition from other railways companies – termed "intramodal" competition – may not be necessary to achieve these goals in those situations where shippers and customers may use motor carriers or water carriers as economic alternatives to rail – "intermodal" competition. However, as a general matter, shipments of bulk commodities over significant distances often are economically shipped only rail – especially from or to locations not amenable to water access – so that some kind of access to a competing railway company may be the only way for a shipper or customer to have access to competition [4].

But how, exactly, is competition to be created within the railways sector? Since under current conditions rail passenger operations are usually subsidized, and competition in passenger operations is rare, we will focus on freight rail operations. In principle, there are two broad strategies available.

Under what we may call the *European model*, the infrastructure remains a state-owned monopoly, while independent train operating companies (TOCs) compete to provide service to shippers, paying regulated access fees to the infrastructure operator. Economists and those involved in reform debates in other network industries will recognize this strategy as one encouraged over the years by the World Bank and others in electricity, natural gas, and telecommunications as well as railways; indeed it has been authoritatively referred to as the "default option" among economists [5, 6]. In the modern railways sector, this strategy for creating competition originated in the UK and Sweden and is now the option mandated by the Directorate General for Competition of the European Commission [7, 8].

There remains some important variation in the actual implementation of the European model, however. In particular, in the "purest" version of this model, the operator of the infrastructure is prohibited from operating its own trains on the infrastructure; this prohibition is designed to prevent discrimination by the vertically integrated incumbent against its new rivals, the unintegrated TOCs, and its rationale harkens back to its origins in the US antitrust case that broke up the telecommunications monopolist, *U.S. v. AT&T* [9-11]. This version of the European model is widely referred to as "vertical separation", and, as one would expect, it has been fought fiercely by incumbent vertically integrated monopolists, including both Ukrzhaliznytsia and Russia's RZhD.

An amended and arguably weaker version of the European model permits independent TOCs to operate on the monopoly infrastructure, under regulated access terms, but allows the

¹ See Nekrasenko, *et al.* (2019), Pittman, *et al.* (2020), and the sources cited therein.

² See, for example, Centre for Economic Strategy (2019) and World Bank (2019).

infrastructure operator to continue operating its own trains in competition with the entrant TOCs. This variant has the advantage of maintaining the vertical economies of a single organization controlling both infrastructure and (some) trains; it has the disadvantage of requiring a regulator and/or competition authority to prevent the infrastructure operator from discriminating against the independent TOCs – a problem already observed in the EC [3; 4]. This variant on the European model has been termed “third-party access”.

Under what we may call the *Americas model*, only the company owning the infrastructure generally runs trains on that infrastructure, as was historically the case with the earliest railways in England, the US, Canada, and the Russian empire; competition for freight shipments comes in two ways: a) two or more railway companies serving the same origin-destination pair (for example, Los Angeles – Chicago) offer competing, “parallel” service; and b) two or more railway companies serving the same origin or the same destination, but not both, offer to carry the originating traffic to different destinations or the supply the destination traffic from different origins, in what has been labelled “source competition”. This strategy for creating competition remains the form of organization of the railways of the US and Canada and was adopted as a reform strategy in the 1990’s by Brazil and Mexico, among others [12].

As I have argued elsewhere [2], each of these “models” has one important advantage and one serious disadvantage vis-à-vis the other. The advantage of the European model is that shippers in principle are never permanently “captive” to a single railway company; if they are dissatisfied with the pricing or service offered by their incumbent provider, they may either seek to attract an independent TOC to serve them (using the monopoly infrastructure) or run their own trains – or threaten to – to bring in inputs or carry out outputs, or both. On the other hand, under the Americas model, while many shippers enjoy competitive service offerings, individual railways inevitably have some degree of market power over some shippers in some regions, so that policymakers have been tasked with crafting regulatory solutions to protect those “captive” shippers. What is the best regulatory solution is very much a matter of dispute and discussion at this time:

- In the US, the regulatory tool used by the regulator so far has been the stand-alone-cost test, but there is widespread dissatisfaction with this test, including from the regulator itself, and a variety of alternative mechanisms are being discussed [13-16].
- In Canada, both binding arbitration and, under certain conditions, mandatory access by a competing railroad have been utilized, but also to some dissatisfaction with their effectiveness [4, 17, 18].
- In Mexico, the railways law allows the newly formed freight rail regulator to choose between setting rate ceilings and mandating access by a competing railroad. As of this writing, the regulator is considering its options [18, 19].

The clear advantage of the Americas model has to do with the financing of the infrastructure. In the US and Canada, private companies own the infrastructure, and collectively they invest billions of dollars in the infrastructure as well as the rolling stock every year. In Mexico and Brazil, the state maintains ownership of the infrastructure, but consortia of private owners enjoy exclusive access and control for thirty to fifty years, depending on the terms of the franchise agreement. These private owners bid hundreds of millions of dollars for the franchise rights in the auctions organized in the 1990’s, and they continue to invest millions in maintaining and improving the infrastructure and rolling stock. This is the great success of the Americas model, as well as the deregulatory legislation known as the Staggers Act in the US [13, 20, 21, 27].

Correspondingly, the long-term Achilles heel of the European model (as well as of the older state-owned monopoly railway model) has been the unreliability of infrastructure funding. Public funding always has other demands, often seemingly more urgent than that of

maintaining and improving the railway infrastructure, which will, after all, always last another year. Some countries have had some success in attracting some private investment into the publicly owned and controlled infrastructure, but the magnitudes have not been great, and bottlenecks persist [8].

There is no reason to believe that there is a single reform model that is appropriate for all countries at all times. Small countries usually cannot achieve the economies of operation necessary to support railway competition, either freight or passenger, though there have been proposals to overcome this problem by creating cross-border railway companies (including infrastructure),, for example in Central America and Europe. Richer countries may be more generous with government funding than poorer countries, though of course the international lending institutions can assist the latter. Countries with different freight commodity mixes may have differing abilities to rely on competition from road haulers to limit monopolistic behavior by a railway [18].

I have argued elsewhere that the Americas model would likely be a good fit for Ukraine, whose railway shares many characteristics with that of Mexico, where the Americas model has worked quite well [21]. However, in recent years the reform debate in Ukraine has centered on the European model, no doubt in part because of the country's desire for a closer economic and political relationship with the EU [22, 23]. Like its counterpart RZhD in Russia, Ukrzhaliznytsia has resisted both varieties of the European model, vertical separation and third-party access, but it appears that, also like RZhD, Ukrzhaliznytsia may eventually be forced to accept experiments in third-party access as a first step toward the introduction of intramodal freight competition.

Conclusions and suggestions. If we posit that Ukraine has chosen the European reform model for now, which of its varieties should reformers ultimately be aiming toward? The choice is not an easy one:

- Third-party access maintains the economies of scope resulting from the operation of the vertically integrated going concern. However, under the third-party access model, if vigorous competition is to take place among TOC's and between those TOC's and the Ukrzhaliznytsia train operations, there must be a regulator or competition authority sufficiently strong and expert to protect against discrimination in the allocation of access to infrastructure by the integrated incumbent. Will the government and the courts support the rail regulator (yet to be created) and/or the Antimonopoly Committee of Ukraine (AMCU) in this context?

- Vertical separation is designed to protect against the incentives of the infrastructure operator to discriminate in favor of its own TOC in the price and conditions of access, and so reduce the demands on the regulator and competition authority. However, in doing so, it sacrifices the economies of scope available to a vertically integrated enterprise. Furthermore, the empirical economics literature suggests that railways that are freight-dominant and railways that are densely operated – both characteristics of Ukraine – enjoy lower operating costs if vertical integration is maintained via third-party access than in the case of vertical separation [24-26].

At this point in the intellectual and political debate, reformers may be quite satisfied if they are able to see implemented first experiments and then an actual regime of third-party access – that is, a railway structure in which Ukrzhaliznytsia remains vertically integrated but is required to permit essentially unlimited access to the infrastructure by independent TOC's, whether foreign operators (Deutsche Bahn, PKP, perhaps in the future RZhD) or new operators introduced by shippers or domestic entrepreneurs. However, for this experiment and restructuring to work, the government and the courts will need to provide strong support to the new rail regulator and the AMCU, which will be required to enforce non-discriminatory access terms. Some of the regulators and antimonopoly authorities in the EC already have relevant experience in this area that may be instructive.

REFERENCES

1. Rodrik, Dani, *One Economics, Many Recipes: Globalization, Institutions, and Economic Growth*, Princeton: Princeton University Press, 2007.
2. «On the Economics of Restructuring World Railways, with a Focus on Russia», *Man and the Economy* 7 (2020 b).
3. Finger, Matthias, and Juan Montero, *Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice*, Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2020.
4. Wu, Jianhong, Ziaoxia Kang, Russell Pittman, and Louis Thompson, «Railway Structure Reform Connecting with Competition in China», unpublished paper, 2021.
5. Newbery, David, *Privatization, Restructuring, and Regulation of Network Utilities*, Cambridge, MA: MIT Press, 2000.
6. Laffont, Jean-Jacques, «Management of Public Utilities in China», *Annals of Economics and Finance* 5 (2004), 185-210.
7. Monti, Mario, «Effective Competition in the Railway Sector: A Big Challenge», speech at UNIFE annual reception, Brussels: 2002.
8. Monika Jandová, Marcin Król, Larysa Nekrasenko, and Tomáš Paleta, «The effectiveness of EC policies to move freight from road to rail: Evidence from CEE grain markets», *Research in Transportation Business & Management* 37 (2020).
9. Brennan, Timothy J., «Why Regulated Firms Should Be Kept Out of Unregulated Markets: Understanding the Divestiture in U.S. v. AT&T», *Antitrust Bulletin* 32 (1987), 741-93.
10. Does the Theory behind U.S. v. AT&T Still Apply Today? *Antitrust Bulletin* 40 (1995), 455-82.
11. Trinko v. Baxter: The Demise of U.S.» v. AT&T, *Antitrust Bulletin* 50 (2005), 635-64.
12. Campos, Javier, *Lessons from Railway Reforms in Brazil and Mexico*, «Transport Policy 8» (2001), 85-95.
13. Railways and railways regulation in the United States: surely you don't want Jones back, in Finger and Montero (2020a).
14. Pittman, Russell, «Against the stand-alone-cost test in U.S. freight rail regulation», *Journal of Regulatory Economics* 38 (2010), 313-326.
15. TRB, *Modernizing Freight Rail Regulation*, Washington, DC: Transportation Research Board, National Academy of Sciences, 2015.
16. STB, «Rate Reform Task Force: Report to the Surface Transportation Board», Washington, DC: 2019.
17. Cairns, Malcolm, «Regulation of Freight Rail in Canada», presentation to the Transportation Research Board, 2014.
18. OECD, *Establishing Mexico's Regulatory Agency for Rail Transport: Peer Review of Regulatory Capacity*, Paris: International Transport Forum, 2016.
19. Perkins, Stephen, «Regulation, competition and performance of Mexico's freight railways», *Network Industries Quarterly* 18 (2016).
20. The Underappreciated Connection between Rail Restructuring Strategies and Financing, *Review of Network Economics* 16 (2017a), 161-169.
21. Reforming and Restructuring Ukrzhaliznytsia: A Crucial Task for Ukrainian Reformers, *Science and Transport Progress (Bulletin of the Dnipropetrovsk University of Railway Transport)* 67 (2017b), 34-50.
22. Centre for Economic Strategy, *Liberalization of the Railway Market in Ukraine: Lessons Learned from the EU Countries*, Kyiv: CES, November 29, 2019.
23. World Bank, Ukraine: Ukrzhaliznytsia (UZ) Modernization Strategy, Washington, DC: World Bank Group, June 24, 2019.
24. Mizutani, Fumitoshi, and Shuji Uranishi, «Does Vertical Separation Reduce Cost? An Empirical Analysis of the Rail Industry in European and East Asian OECD Countries», *Journal of Regulatory Economics* 43 (2013), 31-59.
25. Nash, Chris, Andrew S.J. Smith, Didier van de Velde, Fumitoshi Mizutani, and Shuji Uranishi, «Structural reforms in the railways: Incentive misalignment and cost implications», *Research in Transportation Economics* 48 (2014), 16-23.
26. Andrew S.J. Smith, Chris A. Nash, and Shuji Uranishi, «Comparing the Costs of Vertical Separation, Integration, and Intermediate Organisational Structures in European and East Asian Railways», *Journal of Transport Economics and Policy* 49 (2015).

27. Nekrasenko, Larysa, Russell Pittman, Olga Doroshenko, Valentyna Chumak, and Andrii Doroshenko, "Grain Logistics in Ukraine: the main challenges and effective ways to reach sustainability," Economic Annals-XXI 178 (2019), 70-83, <http://soskin.info/en/ea/2019/178-7-8/Economic-Annals-V178-06>.

Пітман Р.В.

(професор Київської школи економіки та директор з економічних досліджень, Антимонопольний відділ Міністерства юстиції США)

СТВОРЕННЯ КОНКУРЕНЦІЇ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЯХ: ПОГЛЯД ЕКОНОМІСТА

Стаття присвячена проблемі створення конкуренції на українській залізниці. Обґрунтовано, що українська залізниця не є унікальною у володінні державною, вертикально інтегрованою монопольною залізницею. На основі досліджень було доведено, що конкуренція є одним із способів підвищення ефективності та результативності діяльності порівняно з часами державної монополії. Оскільки перевезення пасажирів на залізниці не є прибутковими, основна увага приділяється вантажним залізничним перевезенням. Було досліджено дві широкі стратегії, доступні для створення конкуренції в залізничному секторі. За європейською моделлю інфраструктура залишається монополією держави, в той час як незалежні компанії, що експлуатують поїзди, конкурують за надання послуг вантажовідправникам, сплачуючи регульовані збори за доступ оператору інфраструктури. Відповідно до американської моделі, лише компанія, яка володіє інфраструктурою, зазвичай керує поїздами на цій інфраструктурі. Зроблено висновок, що кожна з двох моделей має свої переваги та недоліки. Американська модель має більше переваг. Очевидною перевагою цієї моделі є фінансування інфраструктури. На рівні влади та реформаторів є дискусійні питання щодо найкращої моделі української залізниці. На сьогоднішній день Україна обрала європейську модель. Цей вибір – експеримент. Важливо дати відповідь на питання, на який із різновидів цієї моделі в кінцевому підсумку мають орієнтуватися реформатори? Вибір не з легких.

Зроблено висновок, що уряду та судам необхідно буде надати потужну підтримку новому залізничному регулятору та Антимонопольному комітету України, які будуть зобов'язані забезпечити дотримання недискримінаційних умов доступу до інфраструктури.

Ключові слова: створення конкуренції, залізниці, європейська модель, американська модель.

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-67-78

УДК 657.01:330.34

JEL Classification: M41, E23, E26, F63, F66, J01, J08

*Тетяна Косова, доктор економічних наук, професор
(завідувач кафедри фінансів, обліку та оподаткування, Національний авіаційний університет)*

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-1859-0542>

*Інна Афанас'єва, кандидат економічних наук, доцент
(доцент кафедри фінансів, обліку та оподаткування, Національний авіаційний університет)*

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-6518-3237>

Олена Деркач, магістрант, Національний авіаційний університет

ОБЛІКОВО-КОНТРОЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛЕГАЛІЗАЦІЇ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН ТА ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ АГРАРНОГО СЕКТОРА ЕКОНОМІКИ

Досліджено особливості системи регулювання оплати праці в Україні, яка поєднує ринкове саморегулювання, державне та колективно-договірне регулювання, що включає діючі форми та системи оплати праці у певних суб'єктів господарювання. Розглянуто порядок державного регулювання процесу детінізації трудових відносин та заробітної плати, доведено, що інструменти державного регулювання процесу детінізації стають ефективними у гармонійному поєднанні з різними формами мотивації роботодавців і працівників й посиленні соціальної відповідальності бізнесу. Проаналізовано сучасний стан трудової реформи, нововведень, до яких відносяться визначення на законодавчому рівні трудових відносин та їх ознак, запровадження принципу презумпції наявності трудових відносин і врегулювання питання правонаступництва у трудових відносинах, процедури попередження працівників щодо відповідних змін. Досліджено особливості оформлення трудових відносин і організації праці та її оплати у сільськогосподарському виробництві, які суттєво впливають на якість облікового забезпечення легалізації трудових відносин. Проведено аналіз впливу сезонності робіт у рослинництві, використання різних форм і систем оплати праці в аграрному секторі економіки, натуральної форми оплати праці, змісту первинних документів з обліку часу й виконаних робіт та їх відповідності сучасним вимогам. Доведено необхідність врахування зазначених чинників для забезпечення формалізації трудових відносин та заробітної плати в умовах посилення вимог до детінізації економічних процесів. Розглянуто основні положення методичного забезпечення розрахунків оплати праці робітників сільськогосподарського виробництва у період збирання врожаю, особливості застосування підсумкового обліку робочого часу, який являється доцільним в умовах ненормованого робочого часу та застосування підвищених норм в окремих умовах. Обґрунтовано необхідність створення ефективного механізму організації та регулювання заробітної плати, формування мотиваційного механізму, який базується на синергетичного поєднанні економічних стимулів та соціальних гарантій.

© Косова Т.Д., Афанас'єва І.І., Деркач О.С., 2021

Ключові слова: заробітна плата, регулювання оплати праці, сільськогосподарське виробництво, легалізація трудових відносин, облікова система, соціально-економічний розвиток, державна політика.

Постановка проблеми. В умовах сучасного стану економіки України однією з найскладніших проблем є формування національного ринку праці. Стан ринку праці в аграрному секторі економіки та сфери зайнятості сільського населення суттєво впливають на соціально-економічні показники та конкурентоспроможність сільськогосподарського виробництва. Деструктивним чинником сталого розвитку, зокрема його соціальної та економічної складової, залишається наявність неформального сектора праці та її оплати в агробізнесі. Тому нагальним питанням сьогодення є детінізація економіки, зокрема легалізація трудових відносин та заробітної плати у всіх сферах національної економіки.

На думку професора Харазішвілі Ю.М. нелегальна оплата праці створює загрозу економічній безпеці суб'єктів економічного процесу, спонукає їх до стихійного встановлення власних правил здійснення господарських операцій, в яких регулююча і контролююча роль держави поступово заміщується неформальними угодами між учасниками [1].

Механізми та інструменти боротьби з тіньовою економікою, унеможливлення її розвитку, визначення причин та наслідків виникнення такого явища утворюють політику детінізації економіки. В умовах загострення економічної кризи актуалізується потреба у залученні усіх методів та заходів щодо розвитку офіційної економіки, легалізації трудових відносин та заробітної плати, якості інформаційного забезпечення цих процесів. При цьому системою, де формується інформація про стан трудових відносин, порядок нарахування заробітної плати, її оподаткування є облікова система, яка забезпечує потрібною інформацією не тільки процес прийняття управлінських рішень, але й суб'єктів зовнішнього контролю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні законодавчо врегульовано основні заходи щодо детінізації соціально-трудових відносин, а науковцями запропоновано чисельні підходи до вдосконалення трудових відносин, оцінки впливу ринку праці на показники економіки, та легалізації заробітної плати. Значний внесок у розвиток теоретичних, організаційних та методичних аспектів інформаційного забезпечення обліку та контролю праці та її оплати здійснили науковці, серед яких такі вчені-економісти: Г.Г. Кірейцев [2], Н.В. Овсюк [3], В.В. Сопко [4], Г.І. Тибінка [5], Н.А. Ткаченко [6]. Питанням детінізації економіки, методам, інструментам та підходам до легалізації трудових відносин та заробітної плати, як ключовим напрямом соціальної політики, присвячено праці багатьох науковців, серед яких: Л.О. Андрущенко, Г.А. Семенов [7], О.Г. Боднарчук, К.М. Васьківська., П.Р. Левчук [8], М.Г. Олієвська [9], Ю.М. Харазішвілі Ю.М. [1].

Зважаючи на значні здобутки науковців невирішеними залишаються проблеми інформаційної функції обліку заробітної плати працівників сільськогосподарського виробництва в умовах посилення вимог до легалізації трудових відносин і заробітної плати. М.Г. Олієвська досліджуючи питання оптимізації процесів легалізації соціально-трудових відносин в Україні відмічає, що неоформлення трудових відносин дестимулює сумлінних платників податків надалі сплачувати їх у повному обсязі, перешкоджає зростанню економічних показників та проведенню соціальних реформ, а також являється значною загрозою інтеграції у європейський простір [9]. Питання легалізації трудових відносин має юридичне підґрунтя та належить до проблемних аспектів трудового та соціального права. Так, вчені-юристи Боднарчук О.Г., Васьківська К.М., Левчук П.Р. у дослідженні питань легалізації трудових відносин і виплати заробітної плати в Україні визначають регіональні особливості нелегального

працевлаштування, зокрема регіони аграрного сектора економіки [8]. Ю.М. Харазішвілі наголошує на важливості соціально-трудової складової економіки та підкреслює, що від рівня мотивації праці залежить успіх економічних та соціальних реформ. Запропонований науковцем метод соціальної справедливості дозволяє визначити розмір та вплив у складі макропоказників тіньової заробітної плати та тіньової зайнятості [10]. Не викликає сумнівів, що реформування системи оплати праці та формування ефективної політики оплати праці безпосередньо впливає на збільшення офіційної заробітної плати і кількості офіційно оформлених працівників.

Професор Овсюк Н.В. досліджує особливості впровадження комплаєнс-контролю як ефективного інструменту внутрішньогосподарського контролю трудових правовідносин, що забезпечує оцінку відповідності дій суб'єкта господарювання у сфері трудових правовідносин нормам чинного законодавства. При цьому неодмінною умовою ефективного управління суб'єктами трудових правовідносин вважає створення і налагодження адекватної інформаційної обліково-контрольної системи [3]. Досліджуючи питання документального оформлення операцій з оплати праці Семенов Г.А. та Андрущенко Л.О. рекомендують розширити практику персоніфікації окладів та ставок, розвивати системи стимулювання через встановлення спеціальних показників оцінки праці, тобто посилення регулюючої та стимулюючої функцій заробітної плати [7]. Вважаємо, що сучасний стан детінізації трудових відносин потребує комплексного підходу до використання систем стимулювання. Зокрема синергетичне поєднання жорстких та м'яких методів регулювання та стимулювання дозволить налагодити взаємозв'язок між суб'єктами трудових відносин у форматі трудового права. На думку професора Кірейцева Г.Г. до завдань сучасного обліку відноситься сприяння гармонізації пріоритетів соціального та економічного аспектів діяльності, створення інформаційного забезпечення прозорості економічної діяльності та зростання довіри до суб'єкта господарювання [2]. Ткаченко Н.А. підкреслює необхідність удосконалення первинних документів з нарахування заробітної плати, які враховують особливості окремих галузей [6]. Варто зазначити, що на теперішній час для аграрного сектора ця проблема залишається актуальною у зв'язку з новими викликами процесу детінізації економіки.

Метою статті є дослідження проблемних питань облікового забезпечення легалізації трудових відносин і заробітної плати в аграрному секторі економіки та аналіз заходів контролю детінізації економічних процесів.

Виклад основного матеріалу. Процес обліку відпрацьованого часу, нарахування заробітної плати та її оподаткування відображає інтереси різних учасників соціально-трудових відносин: найманих працівників, роботодавців, контролюючих органів. Організація регулювання оплати праці в Україні поєднує ринкове саморегулювання, державне та колективно-договірне регулювання, а також діючі системи оплати праці у певних суб'єктів господарювання. Соціальне значення колективно-договірного регулювання в аграрному секторі економіки має соціальне значення та потребує формування дієвого механізму його здійснення та контролю за станом такого регулювання.

Саме держава стала ефективним регулятором процесу оплати праці, її оподаткування, забезпечення соціальної справедливості та формування ефективного ринкового саморегулювання [5]. Державна політика у сфері детінізації трудових відносин і заробітної плати полягає у контролі за сплатою податків та зменшенням тіньового сектора економіки. Вважаємо, що державні інструменти впливу на процес детінізації заробітної плати не є ефективними без гармонійного поєднання з мотиваційними методами та посиленням соціальної відповідальності бізнесу. Мотиваційна складова державної політики має передбачати зниження податкового

навантаження, спрощення податкового законодавства, регулювання економічної діяльності одночасно з покращенням якості державних послуг та зростанням довіри до контролюючих органів.

Ефективна організація обліку оплати праці напряду залежить від стану організаційно-економічної та фінансово-розрахункової дисципліни, своєчасного та достовірного відображення даних про відпрацьований час та відповідно нараховану заробітну плату у повному обсязі за фактично вироблену продукцію, виконані роботи або надані послуги з урахуванням пільгових категорій працівників і рівня забезпечення соціальних гарантій. Усі суб'єкти господарювання у процесі нарахування та виплати заробітної плати мають дотримуватися чинного законодавства та нести відповідальність за порушення його норм. Працівники мають приймати до уваги те, що неофіційна заробітна плата свідчить, що особа вважається непрацюючою та їй не зараховується трудовий стаж. А також до ризиків, що несе така праця, належать: несплата лікарняних і допомоги при безробітті та відсутність права на охорону здоров'я; звільнення без попередження і компенсацій. Зауважимо, що негативні наслідки від неналежного оформлення трудових відносин і виплати нелегальної заробітної плати мають і самі роботодавці – це відсутність права вимагати виконання роботи належним чином; відсутність можливості вимагати від працівника дотримання правил внутрішнього трудового розпорядку; неможливість застосувати дисциплінарне стягнення та притягнути працівника до матеріальної відповідальності тощо [8, С. 140].

На жаль свідомість українських роботодавців щодо сплати податків, утриманих із заробітної плати, знаходиться все ще на низькому рівні. Передумовами порушень законодавства у сфері соціально-трудових відносин є: недосконалість законодавчо-нормативних актів, що регламентують трудові відносини; наявність вторинного ринку праці, де переважають низькооплачувальні роботи; необізнаність працівників щодо наслідків неофіційного працевлаштування; низька соціальна відповідальність бізнесу.

Варто зауважити, що соціально відповідальний бізнес включає правову, етичну, екологічну і соціальну сфери діяльності суб'єкта господарювання та проявляється у довгостроковій участі в проєктах з покращення добробуту суспільства [4].

Вплив тіньової економіки на динаміку економічного зростання держави залежить від рівня нехтування суб'єктами господарювання вимог чинних законодавчо-нормативних актів, у свою чергу вибір методів та інструментів легалізації напряду залежить від рівня нелегальності та масштабів тіньової діяльності [11]. Науковці відмічають, що розширення переліку правопорушень та зростання фінансових санкцій за порушення трудового законодавства є жорсткими методами контролю за дотриманням трудового законодавства [10]. Зокрема стаття 25 Кодексу законів про працю містить значну кількість положень щодо відповідальності роботодавців – юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців за порушення трудового законодавства (рис. 1) [14].

Посилення адміністративних заходів щодо відповідальності роботодавців за ухилення від сплати податків та офіційного оформлення найманих працівників також слугують мотиваційними методами для легалізації трудових відносин, тому що штрафні санкції для роботодавців за виявленні порушення щодо достовірного відображення інформації про виплати працівникам значно вищі ніж перебування у легальному секторі.

Важливим кроком на шляху продовження трудової реформи та посилення соціально-трудового захисту найманих працівників стало ухвалення урядом відповідного законопроекту «Про внесення змін до Кодексу законів про працю України щодо визначення поняття трудових відносин та ознак їх наявності». Метою запропонованих змін є сприяння зниженню незадекларованої праці, легалізації заробітної плати та

посилення захисту працівників. Збільшення кількості офіційно оформлених працівників шляхом вдосконалення трудових відносин сприятиме забезпеченню їх соціальних потреб та економічному зростанню держави [12].

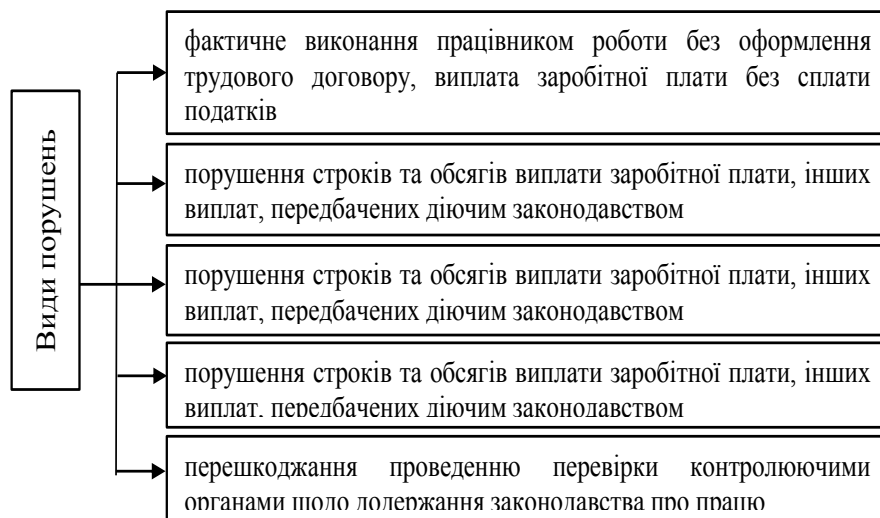


Рис. 1. Види правопорушень трудового законодавства

Джерело: складено авторами за [14]

Новаціями у сфері трудового права стало закріплення на законодавчому рівні поняття «трудова відносина», запровадження принципу презумпції наявності трудових відносин, врегулювання питання правонаступництва у трудових відносинах і процедури попередження працівників про відповідні зміни та визначення конкретних ознак трудових відносин. При наявності принаймні трьох з визначених ознак робота вважається виконуваною у межах трудових відносин (рис. 2).

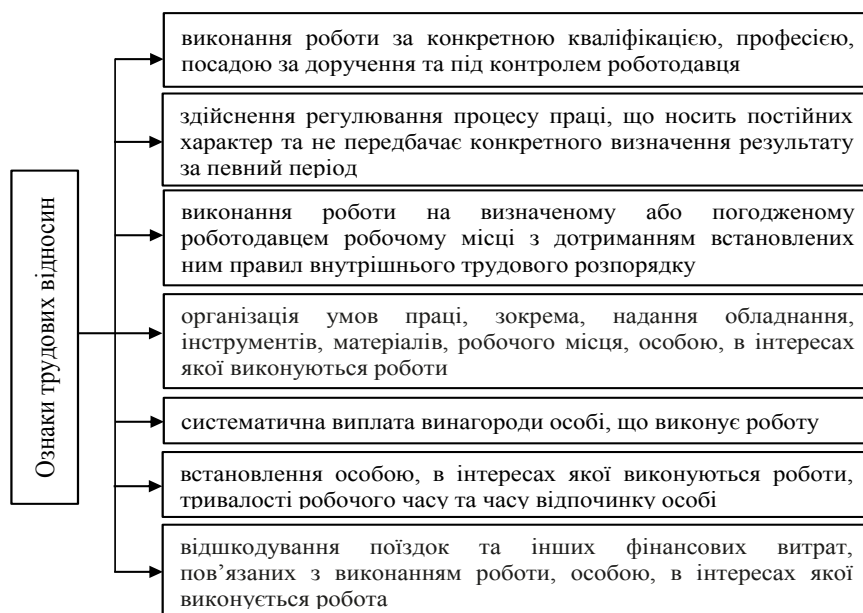


Рис. 2. Ознаки наявності трудових відносин

Джерело: складено авторами за [12]

За наявності таких умов сторони зобов'язані укласти трудовий договір, а працівник має бути забезпечений соціальним пакетом.

Державне регулювання оплати праці згідно статті 8 Закону «Про оплату праці» полягає у встановленні розміру мінімальної заробітної плати, державних норм та гарантій; розмірів та умов оплати праці керівників підприємств державної форми власності та працівників установ та організацій, які фінансуються з бюджету [13]. Облік як інструмент інформаційного забезпечення усіх елементів системи управління і форм контролю, у тому числі державного, має формувати достовірну інформацію для прийняття управлінських рішень та контролю за діяльністю суб'єкта господарювання як податкового агента. Тому в умовах детінізації трудових відносин та заробітної плати саме облікова система забезпечує внутрішніх та зовнішніх користувачів інформацією про стан трудових відносин та правомірність проведення операцій з нарахування та сплати заробітної плати, її оподаткування.

Інформаційна система обліку праці та її оплати в аграрному секторі економіки формується під впливом зовнішніх та внутрішніх факторів (рис. 3). Заробітна плата працівників сільськогосподарського виробництва як об'єкт детінізації неформальних відносин є складною ділянкою облікового процесу, враховуючи галузеві особливості, які суттєво впливають на порядок організації обліку праці та її оплати.

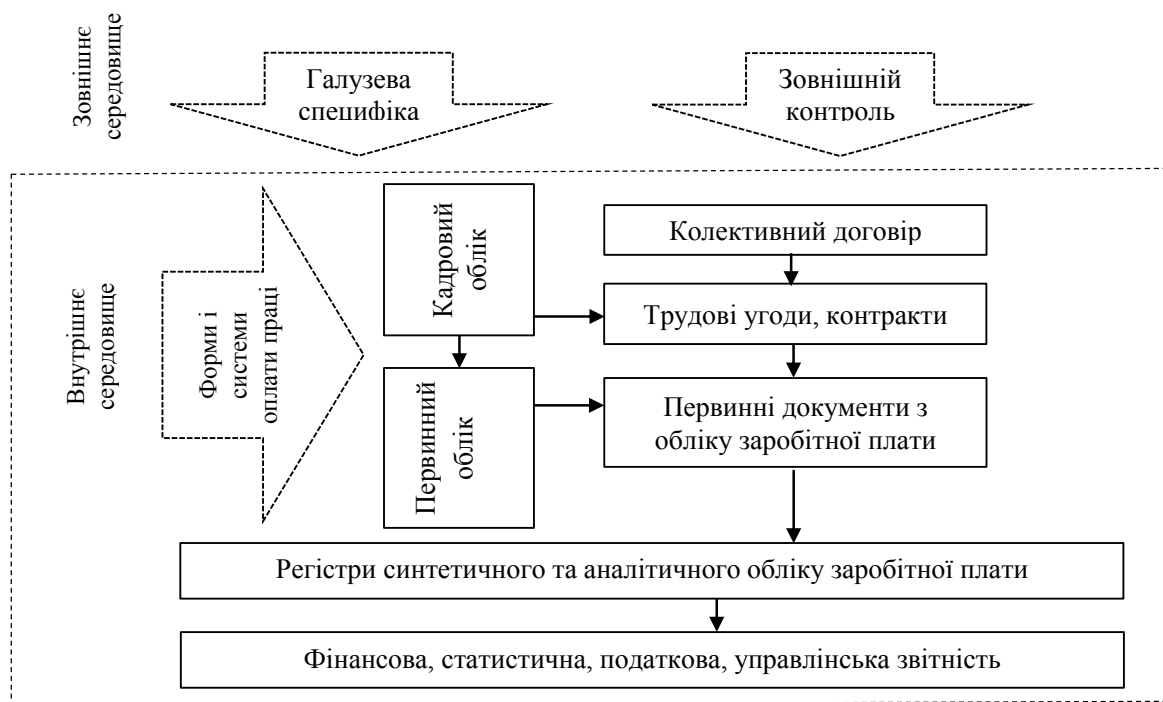


Рис. 3. Інформаційна система обліку праці та її оплати в аграрному секторі економіки

Джерело: складено авторами

Порівняно з іншими галузями сільськогосподарське виробництво характеризується сезонним характером робіт, тому об'єктивними стають нерівномірна тривалість робочого часу та недотримання працівниками норм тривалості робочого часу. Встановлення жорстких норм тривалості робочого часу на таких виробництвах не забезпечує якісного виконання робіт у період посівних та збору врожаю. До категорій робітників рослинництва, від праці яких залежить своєчасність виконання певних підготовчих та завершальних робіт, належать трактористи-машиністи, працівники ремонтних

майстерень, складів та інших підрозділів, які обслуговують рослинництво та режим роботи яких залежить від роботи трактористів-машиністів. Фактична тривалість робочої зміни робітників рослинництва як правило перевищує законодавчо встановленні норми у період підготовки ґрунту, посіву зернових культур, догляду за посівами, жнив, осінньої оранки. Українським науково-дослідним інститутом продуктивності агропромислового комплексу розроблено Методичні рекомендації з оплати праці робітників сільськогосподарських підприємств на збирання зернових культур [16]. В рекомендаціях розроблено тарифну сітку для окремих категорій робітників сільськогосподарських підприємств, наведено приклад розрахунку відрядних розцінок та додаткової оплати праці на збиранні урожаю зернових культур (рис. 4).

Ще однією з особливостей оплати праці на сільськогосподарських підприємствах, яка впливає на обліковий процес та якість облікового забезпечення в умовах детінізації трудових відносин, є використання натуральної форми оплати праці, що врегульовано законодавчо та слугує матеріальним стимулюванням працівників.

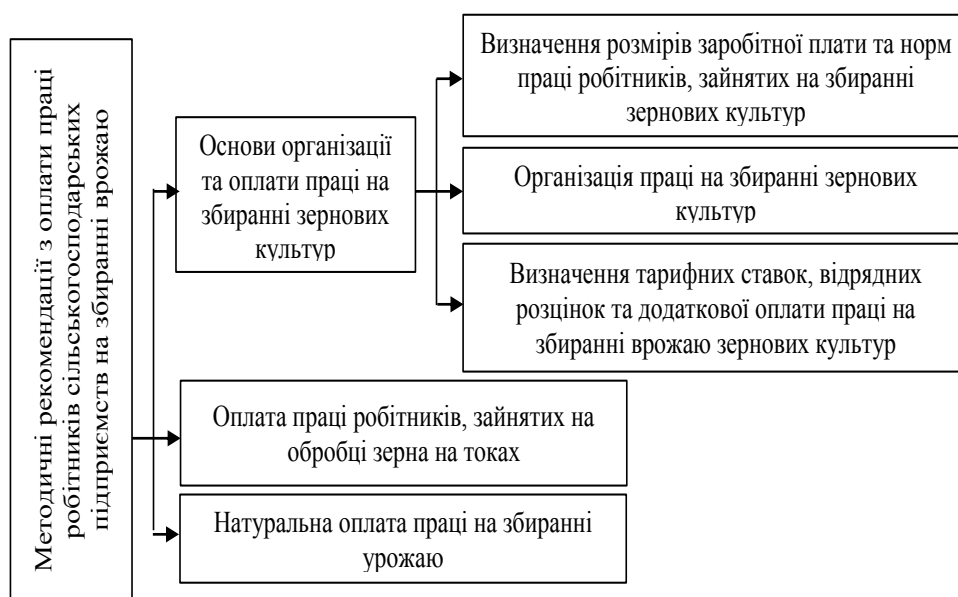


Рис. 4. Ключові питання Методичних рекомендацій щодо організації та оплати праці у період збирання врожаю

Джерело: складено авторами за [16]

У натуральній формі може погашатися не більше 30% нарахованих виплат за цінами, що не перевищують собівартість сільськогосподарської продукції. Але такі умови як виняткові мають бути прописані у колективному договорі або іншому положенні про оплату праці та її матеріальне стимулювання. Порядок здійснення натуральної оплати, співвідношення між грошовою і натуральною формами оплати праці, а також перелік та ціни на продукцію, якою здійснюються виплати (крім заборонених чинним законодавством), мають визначатися у колективному договорі [12].

Зазначимо, що первинний облік оплати праці в аграрному секторі економіки за трудомісткістю, обсягом і важливістю інформації є складною ділянкою облікового процесу. Від достовірності інформації, що фіксується у системі первинного спостереження, залежить оперативне відображення руху трудових ресурсів, обсягів виконаних робіт, правильність нарахування заробітної плати та в результаті фінансовий результат діяльності суб'єкта господарювання. Сільське господарство характеризується

використанням усіх форм та систем оплати праці. Тому первинний облік праці та її оплати має бути організовано таким чином, щоб забезпечити достовірність даним та врахувати суттєві ознаки впроваджених форм та систем оплати праці.

На практиці документальне оформлення обліку робочого часу механізаторів не здійснюється, надаються додаткові дні відпочинку за відпрацьовані понад норму години, що є порушенням норм трудового законодавства. Тому у рослинництві враховуючи оптимальні строки збирання урожаю, необхідність встановлення режиму праці та відпочинку при неможливості забезпечення нормальної тривалості робочої зміни з дотриманням норм чинного трудового законодавства найоптимальнішим варіантом є підсумковий облік робочого часу [15]. Зауважимо, що за умов впровадження підсумкового обліку робочого часу у колективному договорі у складі положень щодо режиму праці та відпочинку необхідно визначити наступні умови застосування такого обліку: тривалість робочого дня, порядок чергування робочих та вихідних днів та уточнити підрозділи, до яких застосовано таку систему. У рекомендаціях з оплати праці робітників сільськогосподарського виробництва до таких підрозділів відносять цехи рослинництва, автотранспортний цех, ремонтні майстерні, зерносховища. Важливими умовами, які необхідно визначити у відповідних документах, є:

максимальна тривалість робочого дня;

максимальна тривалість робочого тижня;

компенсація за понад нормативну тривалість робочого часу наданням додаткових днів відпочинку в межах облікового періоду;

встановлення графіків виходу на роботу, що затверджуються кожного місяця та доводяться до відома робітників до початку настання визначеного періоду.

Процес обліку заробітної плати робітників, зайнятих у збиранні врожаю, ускладнюється застосуванням підвищених норм та доплат, у тому числі за роботу в нічний та вечірній час, неробочі та святкові дні. У період збирання зернових ефективним методом матеріального стимулювання являється встановлення додаткової доплати за перевиконання норм продуктивності або сезонних завдань, виконання поставленого завдання у визначені строки. Якісне виконання вказаних робіт оплачують за підвищеними розцінками.

Підставою для нарахування заробітної плати у тваринництві є отримана продукція. У відповідних первинних документах відображається рух поголів'я тварин, приріст живої маси, оприбуткування приплоду тварин тощо (табл. 1).

Таблиця 1. Спеціалізовані первинні документи з обліку робочого часу робітників сільськогосподарського виробництва

№ з/п	Операція	Документ	Зміст документа
1	2	3	4
1	Вихід на роботу та відпрацьований час	Табель обліку робочого часу	Кількість відпрацьованих годин, причини невиходу на роботу (дні відрядження, відпустки, хвороби, вихідні та святкові дні) по кожному виробничому підрозділу та категоріям працівників
2	Облік виконаних робіт трактористів-машиністів	Обліковий лист машиніста-тракториста	Види та обсяг виконаних робіт, витрат палива, відпрацьовані години на виконання конкретних робіт

3	Облік виконаних робіт	Обліковий лист праці та виконаних робіт	Основна та додаткова оплата, обсяг виконаної роботи
4	Облік відпрацьованих годин	Розрахунок нарахування оплати праці робітникам тваринництва	Суму заробітної плати визначають як добуток кількості отриманої продукції або утриманого поголів'я на розцінку

Джерело: складено авторами за [7], [16]

Висновки. Отже в ринкових умовах заробітна плата відіграє важливу роль у впровадженні ефективних методів мотивації та стимулювання усіх учасників трудових відносин. Тому для зменшення перебування трудових відносин у тіні, перш за все необхідно застосовувати мотиваційні механізми щодо роботодавців як суб'єктів офіційного найму та працівників, які мають бути інформовані щодо їх соціального захисту.

Галузеві особливості сільськогосподарського виробництва суттєво впливають на організацію обліку праці та її оплати, зокрема: сезонний характер робіт у рослинництві призводить до нерівномірного використання праці та ненормованого робочого часу; натуральна оплата праці потребує додаткового контролю за фактичним розміром такої оплати; впровадження різних форм та систем оплати праці викликає необхідність враховувати сучасні норми праці та її оплати; наявність значної кількості типових первинних документів не забезпечує достовірне відображення даних про трудові відносини та реальну заробітну плату.

Усі вказані фактори мають враховуватися роботодавцями для забезпечення формалізації трудових відносин та заробітної плати в умовах посилення вимог до детінізації економічних процесів. Таким чином, для повноцінного функціонування трудових відносин важливими стають поступове створення ефективного механізму організації, регулювання та обліку заробітної плати і формування мотиваційного механізму, що базується на гармонійному поєднанні економічних стимулів та соціальних гарантій.

ЛІТЕРАТУРА

- Харазішвілі Ю.М., Коваль О.П. Детінізація заробітних плат як чинник соціального розвитку та забезпечення економічної безпеки України. Стратегічні пріоритети, № 4 (29), 2013. С. 38-49 URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sra_2013_4_7 (дата звернення 15.10.2021).
- Кірейцев Г.Г., Литвиненко В., Мавріна Н. Вплив глобалізації економіки на розвиток системи обліку в Україні. Бухгалтерський облік і аудит, 2014. № 4. С. 47-53.
- Овсяк Н.В. Комплаєнс-контроль у сфері трудових правовідносин. Вісник Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського, 2018. № 23. С. 662-667. URL: <http://global-national.in.ua/archive/23-2018/128.pdf> (дата звернення 20.10.2021).
- Сопко В., Овсяк Н. Облік витрат на соціальний захист працівників підприємства. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2. С.108-125. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/09.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/09.pdf) (дата звернення 20.10.2021).
- Тибінка Г.І. Організаційно-економічний механізм регулювання оплати праці в господарській системі України. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. URL: https://www.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/03/dis_Tybinka.pdf (дата звернення 10.15.2021).
- Ткаченко Н.А. Особливості документального оформлення операцій з обліку праці та її оплати. URL: <http://magazine.faa.org.ua/osoblivosti-dokumentalnogo-oformlennya-operacij-z-obliku-praci-ta-ii-oplati.html> (дата звернення 14.10.2021).
- Семенов Г.А., Андрущенко Л.О. Організація обліку розрахунків з персоналом з оплати праці. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2009. № 2. С.180-187. URL: www.nbuv.gov.ua/portal/.../index.html (дата звернення 11.10.2021).

8. Боднарчук О.Г., Васківська К.М., Левчук П.Р. До питання легалізації трудових відносин і виплати заробітної плати в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020, № 9. С. 138-141. URL: http://ir.nusta.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/6571/1/6743_IR.pdf (дата звернення 17.10.2021).
9. Олійська М.Г. Оптимізація процесів легалізації соціально-трудових відносин в Україні. *Вісник СумДУ. Серія "12 Економіка"*, 2011. № 4. С. 12-16. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/25417/1/Olijevs%27ka.pdf;jsessionid=B3B69693A18ED5C4D2927C534EA39581> (дата звернення 16.10.2021).
10. Харазішвілі Ю.М. Проблеми тіньової економіки, детінізації, середньої та мінімальної заробітної плати. *Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Економічні науки*, 2017. Вип. 12(2). С. 164-172. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vkpnuen_2017_12%282%29__25 (дата звернення 21.10.2021).
11. Павленко Н.В., Виганяйло С.М., Пилипенко Н.М. Детінізація економіки України як чинник економічного зростання. *Економіка та держава: економічна наука*, 2021. № 7. С.21-28. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/7_2021/6.pdf (дата звернення 20.10.2021).
12. Уряд ухвалив законопроект щодо посилення захисту працівників. URL: [https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=7436fcdc-5c4e-4ac2-a1dd-ecb98109836a&title=Uriad Skhvaliv Zakonoproekt SchodoPosilenniaZakhistuPratsivnikiv](https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=7436fcdc-5c4e-4ac2-a1dd-ecb98109836a&title=Uriad%20Skhvaliv%20Zakonoproekt%20Schodo%20Posilennia%20Zakhistu%20Pratsivnikiv) (дата звернення 10.10.2021).
13. Про оплату праці. Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/108/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 12.10.2021).
14. Кодекс законів про працю України від 10.12.1971 № 322-VIII. URL: <http://rada.gov.ua/laws/show/322-08> (дата звернення 10.10.2021).
15. Зміни та доповнення до Галузевої угоди укладеної між Міністерством аграрної політики та продовольства України, Всеукраїнським об'єднанням організацій роботодавців «Федерація роботодавців агропромислового комплексу та продовольства України» і Професійною спілкою працівників агропромислового комплексу України в сільському господарстві на 2014–2016 роки від 28.05.2019 р. URL: <http://profap.org.ua/cms/legislature/agreement/industry/selo.html> (дата звернення: 23.10.2021).
16. Методичні рекомендації з оплати праці робітників сільськогосподарських підприємств на збиранні зернових культур урожаю 2020 року / І. М. Демчак, В. О. Мариненко, В. М. Івченко та ін. Київ : НДІ «Укрупропродуктивність», 2020. 40 с. URL: [https://rada.info/upload /users_files/04062009/40d02bc50c2dc0508103cd2a5c2fa458.pdf/](https://rada.info/upload/users_files/04062009/40d02bc50c2dc0508103cd2a5c2fa458.pdf/) (дата звернення 15.10.2021).
17. Афанас'єва І.І. Формування облікової політики підприємства: теорія і практика. *Вісник Одеського національного університету, Економіка*, 2021. №18 (Вип. 3(1)). С. 14-16. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=A (дата звернення 15.10.2021).

REFERENCES

1. Kharazishvili Yu.M., Koval O.P., (2013), "De-shadowing of wages as a factor of social development and ensuring economic security of Ukraine", *Stratichni priorytety*, pp. 38-49, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/spa_2013_4_7 (Accessed 15 october 2021).
2. Kireitsev H., Lytvynenko V., Mavrina N., (2014), "The impact of economic globalization on the development of the accounting system in Ukraine", *Bukhhalterskyi oblik i audyt*, № 4, pp. 47-53.
3. Ovsiuk N.V., (2018), "Compliance control in the field of labor relations", *Visnyk Mykolaivskoho natsionalnoho universytetu imeni V.O. Sukhomlynskoho*, № 23, pp. 662-667. available at: <http://global-national.in.ua/archive/23-2018/128.pdf> (Accessed 20 october 2021).
4. Sopko V., Ovsiuk N., (2017), "Accounting for the costs of social protection of employees", *Foreign trade: economics, finance, law*, № 2, pp. 108-125 available at: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/09.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/09.pdf) (Accessed 20 october 2021).
5. Tybinka H.I., "Organizational and economic mechanism of wage regulation in the economic system of Ukraine", *Dysertatsiia na zdobuttia naukovoho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk*, available at: https://www.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/03/dis_Tybinka.pdf (Accessed 10 october 2021).
6. Tkachenko N.A., "Features of documentation of operations on labor accounting and its payment", available at: <http://magazine.faaf.org.ua/osoblivosti-dokumentalnogo-oformlennya-operacij-z-obliku-praci-ta-ii-oplati.html> (Accessed 14 october 2021).
7. Semenov H.A., Andrushchenko L.O., (2009), "Organization of accounting for settlements with staff on wages", *Derzhava ta rehiony. Serii: Ekonomika ta pidpriemnytstvo*, № 2, pp. 180-187. URL: www.nbuv.gov.ua/portal/.../index.html (Accessed 11 october 2021).
8. Bodnarchuk O.H., Vaskivska K.M., Levchuk P.R., (2020), "On the issue of legalization of labor relations and payment of wages in Ukraine", *Yurydychni naukovy elektronnii zhurnal*, № 9. pp. 138-141. available at: http://ir.nusta.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/6571/1/6743_IR.pdf (Accessed 17 october 2021).

9. Oliievska M.H., (2011), "Organizational and economic mechanism of wage regulation in the economic system of Ukraine", Visnyk SumDU. Seriya "12 Ekonomika", № 4. pp. 12-16. available at: <https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/25417/1/Olijevs%27ka.pdf;jsessionid=B3B69693A18ED5C4D2927C534EA39581> (Accessed 16 october 2021).

10. Kharazishvili Yu.M., (2017), "Problems of the shadow economy, de-shadowing, average and minimum wages", Visnyk Kamianets-Podilskoho natsionalnoho universytetu imeni Ivana Ohienka. Ekonomichni nauky, pp. 164-172, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vkpnue_2017_12%282%29__25 (Accessed 21 october 2021).

11. Pavlenko N.V., Vyhanaiilo S.M., Pylypenko N.M., (2021), "De-shadowing of Ukraine's economy as a factor of economic growth", Ekonomika ta derzhava: ekonomichna nauka, № 7. pp. 21-28. available at: http://www.economy.in.ua/pdf/7_2021/6.pdf (Accessed 20 october 2021).

12. "The government has passed a bill to strengthen the protection of workers", available at: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=7436fcdc-5c4e-4ac2-a1dd-ecb98109836a&title=UriadSkhvalivZakonoproektSchodoPosilenniaZakhistuPratsivnikiv> (Accessed 10 october 2021).

13. "About wages", Zakon Ukrainy, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/108/95-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed 12 october 2021).

14. Kodeks zakoniv pro pratsiu Ukrainy, (1971), № 322-VIII. available at: <http://rada.gov.ua/laws/show/322-08> (Accessed 19 october 2021).

15. Amendments to the Sectoral Agreement concluded between the Ministry of Agrarian Policy and Food of Ukraine, the All-Ukrainian Association of Employers' Organizations "Federation of Employers of the Agro-Industrial Complex and Food of Ukraine" and the Trade Union of Agricultural Workers of Ukraine in 2014-2016, (2019), available at: <http://profap.org.ua/cms/legislature/agreement/industry/selo.html> (Accessed 23 october 2021).

16. I. M. Demchak, V.O. Marynenko, V.M. Ivchenko. (2020), Methodical recommendations on remuneration of workers of agricultural enterprises for harvesting grain crops for the 2020 harvest, 40 p, available at: https://rada.info/upload/users_files/04062009/40d02bc50c2dc0508103cd2a5c2fa458.pdf/ (Accessed 15 october).

17. Afanasieva I.I., (2013), "Formation of accounting policy of the enterprise: theory and practice", Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu, Ekonomika, №18, pp. 14-16, available at: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=A (Accessed 15 october 2021).

Kosova Tetiana, Professor, Doctor of Economics
(Head of the Department of, National Aviation University)

Afanasieva Inna, PhD in Economics, Associate Professor
(Associate Professor, Department of Department of Finance, Accounting and Taxation, National Aviation University)

Derkach Olena, Undergraduat, National Aviation University)

ACCOUNTING AND CONTROL PROVISION OF LEGALIZATION OF LABOR RELATIONS AND WAGES AT THE ENTERPRISES OF THE AGRICULTURAL SECTOR OF THE ECONOMY

The peculiarities of the system of wage regulation in Ukraine, which combines market self-regulation, state and collective bargaining, which includes the current forms and systems of remuneration of certain economic entities, have been studied. The order of state regulation of the process of de-shadowing of labor relations and wages is considered, it is proved that the tools of state regulation of the de-shadowing process become effective in harmonious combination with various forms of motivation of employers and employees and strengthening corporate social responsibility. The current state of labor reform, innovations, which include the definition of labor relations and their characteristics at the legislative level, the introduction of the principle of presumption of labor relations and the settlement of succession in labor relations, procedures to warn employees about relevant changes. Peculiarities of registration of labor relations and organization of labor and its payment in agricultural product ion, which significantly affect the quality of accounting support for legalization of labor relations, are studied.

An analysis of the impact of seasonality of work in crop production, the use of various forms and systems of remuneration in the agricultural sector of the economy, the natural form of remuneration, the content of primary documents on time and work performed and their compliance with modern requirements. The need to take into account these factors to ensure the formalization of labor relations and wages in terms of strengthening the requirements for de-shadowing of economic processes. The main provisions of the methodological support for the calculation of wages of agricultural workers during the harvest, especially the application of the final accounting of working time, which is appropriate in terms of non-standard working hours and the application of higher standards in certain conditions. The necessity of creating an effective mechanism of organization and regulation of wages, the formation of a motivational mechanism based on a synergistic combination of economic incentives and social guarantees is substantiated.

Keywords: wages, wage regulation, agricultural production, legalization of labor relations, accounting system, socio-economic development, public policy.

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-79-85

УДК 336.717.3

*Олена Андрєєва, к. е. н., доцент,
(доцент кафедри фінансів і кредиту Державного університету інфраструктури та технологій)*

*Дмитро Пендюр,
(магістр кафедри фінансів і кредиту Державного університету інфраструктури та технологій)*

ОСОБЛИВОСТІ ДЕПОЗИТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КОМЕРЦІЙНОГО БАНКУ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

У статті розглянуто теоретичні аспекти організації депозитної діяльності комерційного банку в умовах економічної нестабільності.

Зазначено, що банк як юридична особа, задля проведення банківської діяльності формує ресурси, які складаються з власних, залучених та запозичених ресурсів. Саме залучені та запозичені ресурси комерційного банку використовуються ним при проведенні активних операцій та приносять банку значну частину прибутку.

Банк організовує власну депозитну діяльність шляхом проведення депозитних операцій. Така діяльність знаходиться під впливом ряду факторів макро- та мікроекономічного характеру. На макрорівні це регуляторний вплив регуляторного органу країни, зміна фаз циклу економічного розвитку, темп інфляції, світові економічні кризи. До факторів мікроекономічного рівня віднесено якість підготовки банківського менеджменту, спроможність банку запропонувати потенційним клієнтам сучасний ряд депозитних послуг, постійно оновлювати їх асортимент, бонусні програми, а також вимоги акціонерів і клієнтів банку. Під вплив цих факторів також підпадає поведінка власників депозитів, як потенційних інвесторів банку.

На тлі хронічного стану інфляції в країні, частих економічних криз, динамізації циклу економічного розвитку, сучасна депозитна діяльність комерційного банку повинна відбуватися з огляду на таку ситуацію та врахування можливих ризиків зниження ліквідності власних активів і втрати рівня прибутковості.

Комерційний банк повинен впроваджувати в депозитну діяльність нові методи, прогнозувати та передбачати інтереси вкладників, створювати вигідні умови щодо розміщення депозитів на довгий термін, постійно оновлювати асортимент депозитних послуг, підвищити кваліфікацію та компетентність працівників банку, запровадження «NOW» рахунків, де кошти клієнта можуть зберігатися як на депозиті під певним відсотком і використовуватися, як платіжний засіб.

Ключові слова: депозит, депозитна діяльність, депозитна політика, ресурсна база, комерційний банк.

Постанова проблеми. Головною метою діяльності комерційного банку є отримання прибутку. Досягненню цієї мети сприяє раціональне використання власних і залучених ресурсів, які банк акумулює завдяки проведенню депозитної діяльності.

© Андрєєва О.В., Пендюр Д.Ю., 2021

Успішно функціонувати та конкурувати на сучасному ринку позикових капіталів, комерційний банк може лише шляхом організації та проведення ефективної депозитної діяльності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання, присвячені проблематиці депозитної діяльності банків, змінюються та ускладнюються разом зі зміною кон'юнктури ринків. Питанням щодо ефективної організації депозитної діяльності комерційних банків приділено увагу в працях таких вітчизняних і закордонних економістів як Г. Айленбергер, Р. Еллер, О. Роуз, Н. Парасія, А. Мороз, М. Савлук, В. Олійник, В. Антонюка, О. Васюренко, О. Дмитрієва та багато інших.

Проте, недостатньо вивченою лишається тема організації депозитної діяльності комерційного банку в умовах економічної нестабільності.

Метою статті є дослідження особливостей депозитної діяльності комерційного банку в умовах економічної нестабільності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Банк – юридична особа, яка на підставі банківської ліцензії має виключне право надавати банківські послуги [1].

Законом України «Про банки та банківську діяльність» передбачено що банківська діяльність — залучення у вклади грошових коштів фізичних і юридичних осіб та розміщення зазначених коштів від свого імені, на власних умовах та на власний ризик, відкриття і ведення банківських рахунків фізичних та юридичних осіб [1].

Відомо, що ресурси банку завжди поділяються на власні, залучені та запозичені. Розмір залучених та запозичених значно переважають власні, а це означає, що банк проводить свою діяльність переважно завдяки саме залучених і запозичених коштів.

В структурі залучених та запозичених ресурсів знаходяться кошти на депозитних рахунках клієнтів банку – юридичних і фізичних осіб, кошти отримані від продажу боргових зобов'язань банку, позики отримані від інших комерційних банків, позики від Національного банку України (НБУ) та інших кредиторів.

Слід зауважити, що найбільш привабливими для комерційного банку є кошти юридичних і фізичних осіб, що розміщені на депозитних рахунках, через їх не значну вартість та тривалий строк залучення.

Залежно від того, наскільки вдало будуть залучені депозитні кошти, наскільки вдало банк зможе проводити свою діяльність. Крім того, депозитна діяльність і впливає і формує такі показники банківської діяльності як ліквідність, платоспроможність, рентабельність капіталу.

Важливу роль при організації депозитної діяльності банку відіграє депозитна політика. Саме в русі власної депозитної політики комерційний банк проводить депозитну діяльність.

Депозитна політика комерційного банку це комплекс стратегічних і тактичних заходів які комерційний банк здійснює задля акумуляції тимчасово вільних грошових коштів. Депозитна політика банку це ключовий фактор формування і розвитку ресурсної бази банківських установ, що потребує системного та постійного удосконалення.

Зауважимо, що стандартної депозитної політики нема, кожен комерційний банк формує власну, унікальну депозитну політику відповідно до стратегічних цілей, яких він бажає досягнути на ринку позикових капіталів.

При формуванні депозитної політики, та при проведенні депозитної діяльності банку слід приділити увагу управлінню депозитним ризикам, які можуть виникнути у той момент, коли значна частка вкладників захоче негайно забрати власні гроші з депозитних рахунків. Така ситуація можлива в умовах коли економіка країни перебуває у передкризовому стані, при форс-мажорних обставинах.

Для таких випадків, банк повинен мати у розпорядженні високоліквідні активи, щоб мати можливість розрахуватися зі своїми зобов'язаннями.

Депозитна політика та депозитна діяльність банку знаходиться під впливом факторів макроекономічного та мікроекономічного рівня.

На макроекономічному рівні на депозитну політику комерційного банку впливають вимоги регулятора, макроекономічні показники розвитку країни, зміни фаз циклу економічного розвитку, світові економічні цикли, кон'юнктурні зміни на грошовому ринку, темп інфляції, рівень банківської конкуренції.

На мікроекономічному рівні – це рівень підготовки менеджменту банку, вимоги до рівня рентабельності, вимоги акціонерів і клієнтів банку, можливості банку для запровадження нових видів депозитних операцій та послуг, сегмент ринку на якому працює установа.

Для депозитної політики банку характерні два основних методи проведення – консервативний, який передбачає скорочення депозитного портфеля банку – застосовується при високих темпах інфляції та ліберальний метод, для якого характерно розширення депозитної діяльності, що характерно та ефективно при низьких темпах інфляції. Але загальними вимогами щодо депозитної політики банків є: оптимальне поєднання ліквідності, дохідності та мінімізація ризику.

Слід сказати, що на тлі хронічного стану інфляції в країні, частих економічних криз, динамізації циклу економічного розвитку, що спостерігається в останні роки, сучасна депозитна політика та депозитна діяльність комерційного банку повинна відбуватися з огляду на таку ситуацію та врахування можливих ризиків зниження ліквідності власних активів і втрати рівня прибутковості.

При проведенні депозитної діяльності, комерційному банку слід приділити увагу управлінню депозитним ризиком, який може виникнути у той момент, коли значна частка вкладників захоче негайно забрати свої гроші з депозитного рахунку. Така ситуація може зруйнувати не тільки депозитну діяльність банку, а й привести банківську установу до банкрутства, що має важкі соціально-економічні наслідки як для вкладників, так і для всієї банківської системи. Для нівелювання подібних ситуацій, банк повинен мати у розпорядженні високоліквідні активи, щоб мати змогу розрахуватися зі власними зобов'язаннями.

У процесі проведення депозитної діяльності, важливу роль відіграють заходи впливу на економічну поведінку потенційних вкладників. Але основою поведінки потенційного вкладника є довіра до банківської системи та до національної грошової одиниці.

Зауважимо, що вагомою сучасною проблемою щодо залучення комерційними банками коштів фізичних осіб стала перспектива зниження дохідності депозитів, що знижує інвестиційну активність потенційних власників депозитів.

Відомо, що одним з головних чинників, який впливає на майбутню дохідність по депозитах є темп інфляції. Саме інфляція з часом знецінює гроші та знижує їхню купівельну спроможність.

Запропонований зараз комерційними банками середній рівень дохідності по депозитах на рівні 6-7 відсотків не завжди може врахувати інфляційне знецінення грошей, а оподаткування доходу по депозитному вкладу на рівні встановлених державою 19,5%, позбавляє клієнта всієї перспективи інвестиційного доходу від вкладу.

Динаміка інфляції в Україні за період з 2015-2021 роки подана в таблиці 1.

Таблиця 1. Динаміка інфляції в Україні за період 2015 – 2021 р.

Місяць	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Січень	103,1	100,9	101,1	101,5	101	100,2	101,3
Лютий	105,3	99,6	101	100,9	100,5	99,7	101,0
Березень	110,8	101	101,8	101,1	100,9	100,8	101,7
Квітень	114	103,5	100,9	100,8	101	100,8	100,7
Травень	102,2	100,1	101,3	100	100,7	100,3	101,3
Червень	100,4	99,8	101,6	100	99,5	100,2	100,2
Липень	99	99,9	100,2	99,3	99,4	99,4	100,1
Серпень	99,2	99,7	99,9	100	99,7	99,8	99,8
Вересень	102,3	101,8	102	101,9	100,7	100,5	
Жовтень	98,7	102,8	101,2	101,7	100,7	101	
Листопад	102	101,8	100,9	101,4	100,1	101,3	
Грудень	100,7	100,9	101	100,8	99,8	100,9	
Всього	143,3	112,4	113,7	109,8	104,1	105,0	

Джерело: складено за [1]

Загальне значення інфляції на кінець кожного року фактично зменшується, але в деяких роках збільшується у порівнянні з минулим роком, наприклад у 2017 та 2020 р., значення інфляції більше, ніж у 2016 та 2019 р.

Не зважаючи на пріоритет грошово-кредитної політики Національного банку України України по зниженню темпів інфляції, між рівнем ставки по депозитах комерційних банків і рівнем інфляції існує суттєва розбіжність – інфляція перевищує відсоткову ставку по депозитах, руйнуючи інвестиційні очікування інвесторів.

Ще одне протиріччя, що спостерігається на ринку позикових капіталів України, це значна маржа між цінами по депозитах комерційних банків і цінами за їхніми кредитами. Така суперечність загостилася в останні роки, коли комерційні банки в унісон з грошово-кредитною політикою Національного банку України значно знизили відсоткові ставки по депозитах для фізичних осіб, проте зниження ціни по кредитах залишається значною мірою декларативним. Отже, така суперечлива ситуація що склалася на ринку позикових капіталів не є стимулом для потенційних інвесторів для розміщення власних заощаджень у комерційних банках. На рис. 1 наведено співвідношення між вартістю кредиту та депозитів в Україні за період 2015-2021 рр.

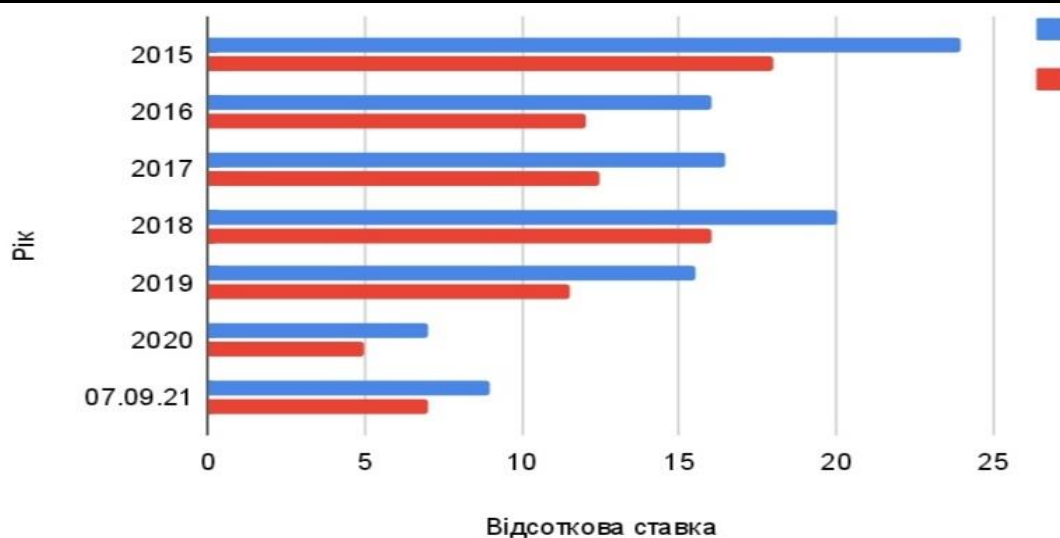


Рис. 1. Співвідношення між вартістю кредиту та депозиту в Україні за 2015 – 2021 рр.

Джерело: складено за [2]

Привертає увагу не тільки різниця між ставками, а і величина ставки по кредиту, яка коливається в межах 10-20%, що свідчить про невиробничий характер кредиту та акумуляцію значних ризиків.

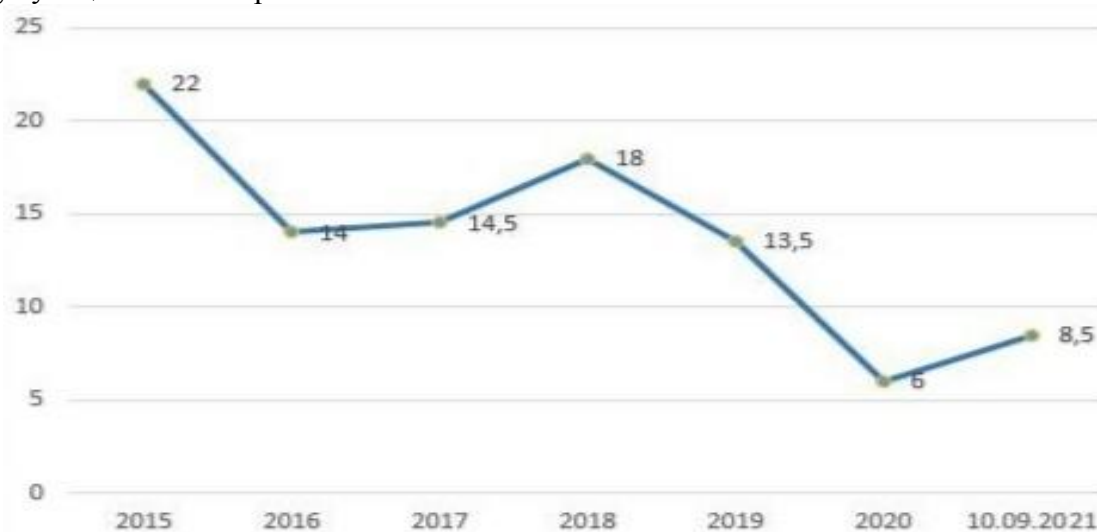


Рис. 2. Динаміка облікової ставки НБУ за 2015 – 2021 рр.

Джерело: складено за [3]

Базою для встановлення ставки по депозитах є облікова ставка НБУ, яка змінюється відповідно до грошово-кредитної політики регулятора.

Рівень облікової ставки Національного банку України визначає вартість грошей на ринку. При проведенні регулятором жорсткої політики рестрикції облікова ставка підвищується. Саме така тенденція була притаманна у період 2015-2018 рр. Починаючи з 2019 року НБУ, задля підтримки національної економіки, поступово переходить до проведення політики експансії — облікова ставка знижується і разом з нею знижується ціна депозитів в комерційних банках.

Успішне функціонування механізму депозитної політики залежить від поєднання інтересів банку та вкладників, від бажання клієнта-вкладника залишити власні кошти на банківському депозиті, від здатності банку повернути гроші у зазначений термін.

Під час прийняття рішення щодо розміщення заощадження, для вкладника має важливе значення: рівень відсоткової ставки, асортимент депозитних продуктів, мережа установ та рівень сервісу, сума грошей, яка гарантується державою до повернення. Отже, для покращення депозитної діяльності на банківському ринку, слід вжити дії макроекономічного та мікроекономічного характеру:

- прогнозувати та передбачати інтереси вкладників;
- створювати вигідні умови щодо розміщення депозитів на довгий термін;
- постійно оновлювати асортимент депозитних послуг;
- впроваджувати бонусні програми для інвесторів;
- підвищити кваліфікацію та компетентність працівників банку;
- запровадження «NOW» рахунків, де кошти клієнта можуть зберігатися як на депозиті під певним відсотком і використовуватися, як платіжний засіб;
- збільшити суму гарантування по вкладах фізичних осіб.

Висновки та пропозиції. Депозитна політика банку – це комплекс заходів, які спрямовані на забезпечення формування депозитного портфеля, який дасть змогу залучити дешеві ресурси, для проведення активних операцій.

Ефективно проведена депозитна діяльність впливає на якість депозитного портфеля банку, його фінансову стійкість, визначає на його конкурентні переваги та стабільний рівень роботи на банківському ринку.

З кожним роком заохочувати населення зберігати тимчасово вільні кошти на депозитних рахунках стає все складніше – з'являються нові платформи й продукти, завдяки яким люди націлені примножити свої гроші, знижується дохідність депозитів, дохідність за депозитами не перекидає інфляційне знецінення грошей. Ці проблеми вимагають від банківських установ удосконалювати власну депозитну та цінову політику, постійно оновлювати депозитну пропозицію.

ЛІТЕРАТУРА

1. «Про банки і банківську діяльність» : Закон України від 7.12.2000 р. № 2121 зі змінами і доповненнями. URL:// <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2121-14> (дата звернення: 24.09.2021)
2. Сайт інформаційного агентства «Мінфін». URL://<https://minfin.com.ua/ua/> (дата звернення: 10.09.2021)
3. Сайт Національного банку України. URL://<https://bank.gov.ua/ua/monetary/stages/archive-rish> (дата звернення: 21.09.2021)

REFERENCES

1. «Pro banki i bankivsku diylnist» Zakon Ukrainy vid 7.12.2000 r. № 2121 iz zminamy i dopovnennyamy, available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2121-14> (data zvernenny: 24.09.2021)
2. The official website of the «Minfin», available at: <https://minfin.com.ua/ua/> (data zvernenny: 10.09.2021)
3. The official website of the National Bank of Ukraine, available at: <https://bank.gov.ua/ua/monetary/stages/archive-rish> (data zvernenny 21.09.2021)

*Olena Andrieieva, Associate Professor, Candidate of Economics
(Associate Professor of Finance and Credit, State University of Infrastructure and Technologies)*

*Dmytro Pendur,
(master of the Department of Finance and Credit, State University of Infrastructure and Technologies)*

PECULIARITIES OF DEPOSIT ACTIVITY OF A COMMERCIAL BANK IN CONDITIONS OF ECONOMIC INSTABILITY

The article considers the theoretical aspects of the organization of deposit activities of a commercial bank in the conditions of economic instability.

It is defined that the bank, as a legal entity, forms resources for banking activities, which consist of its own, attracted, and borrowed resources. It is the attracted and borrowed resources of a commercial bank that are used to conduct active operations and bring the bank a significant part of the profit.

The Bank organizes its deposit activities by conducting deposit operations. Such activities are influenced by several macro and microeconomic factors. At the macro level, this is the regulatory influence of the country's National Bank, changes in the phases of the economic development cycle, inflation, global economic crises. The factors of the microeconomic level include the quality of the bank management training, the bank's ability to offer potential customers a modern range of deposit services, constantly updating their range, bonus programs, as well as the requirements of shareholders and customers of the bank. The influence of these factors also affects the behavior of depositors-potential investors of the bank.

In the context of the chronic inflation in the country, the frequent economic crises, the dynamics of economic development, current deposit activity of a commercial bank should take into account this situation and take into account the possible risks of declining liquidity of its own assets and loss of profitability.

A commercial bank must introduce new methods in the deposit activity, forecast and anticipate interests of the depositors, create favorable conditions for long-term deposits, constantly update the range of deposit services, improve the skills and competence of bank employees, introduce «NOW» accounts where customer funds can be stored as a deposit at a certain interest rate and used as means of payment.

Keywords: *deposit, deposit activity, deposit policy, resource base, commercial bank.*

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-86-95

УДК 657.421.3

JEL Classification M41

*Світлана Дерев'янка, к.е.н., доц.**(доцент каф. «Облік та оподаткування», Національний університет біоресурсів і природокористування України)*

ORCID ID 0000-0001-8576-0276

УДОСКОНАЛЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ НЕМАТЕРІАЛЬНИХ АКТИВІВ

Стаття присвячена проблемним питанням класифікації нематеріальних активів. На світовому ринку нематеріальні активи відіграють важливу роль при визначенні конкурентоспроможності. Зарубіжні компанії становлять жорстку конкуренцію тим підприємствам, у яких частка нематеріальних активів незначна. Проведено аналіз наукових підходів до класифікації нематеріальних активів та їх вплив на методологію відображення в обліку. Обґрунтовано необхідність удосконалення чинної класифікації з врахуванням міжнародного та вітчизняного досвіду. У зв'язку з розширенням кола користувачів облікової інформації про фінансовий та майновий стан підприємства, підвищення вимог до достовірності інформації про рух засобів підприємства важливим є одержання вичерпної характеристики нематеріальних активів. Наведено пропозиції щодо удосконалення існуючих класифікацій, що були запропоновані українськими та зарубіжними вченими.

Потрібно сформувати ознаки класифікації, в якій кожному виду нематеріальних активів відповідала б своя система облікового забезпечення. Чітка класифікація нематеріальних активів є однією з ключових вимог їх обліку. Пропонуємо використовувати такі класифікаційні ознаки нематеріальних активів: за джерелами надходження та вибуття, правовою ознакою, можливістю нарахування амортизації, ступенем ідентифікації, терміном використання, характером володіння, способом оцінки, наявністю ліквідаційної вартості, строком корисного використання, унікальністю, характером використання, нормативним регулюванням, сферою застосування та галузями використання. Уточнення класифікації за вищезгаданими ознаками буде сприяти ефективній організації їх обліку, контролю та аналізу. Напрацювання можуть бути використані під час теоретичного обґрунтування та практичної розробки методики класифікації нематеріальних активів на підприємствах України.

Ключові слова: облік, майно, нематеріальні активи, класифікація, ознака, група, рахунок.

Постановка проблеми. Питання удосконалення класифікації нематеріальних активів в умовах реформування вітчизняного обліку потребує всебічного вивчення, аналізу та узгодження із законодавчими нормами. Формування вартості підприємства відбувається не лише за рахунок матеріальних активів, а й з врахуванням, наприклад, торгової марки, гудвілу, результатів інтелектуальної діяльності тощо. У багатьох зарубіжних компаніях саме нематеріальні активи займають лівову частину у структурі активів, тоді як на українських підприємствах у статті «Нематеріальні активи» зазвичай відображають вартість комп'ютерних програм та ліцензій. Решта об'єктів взагалі не відображаються або враховуються як витрати. Все це вказує на потребу глибокого вивчення обліку нематеріальних активів в частині їх класифікації.

© Дерев'янка С.І., 2021

Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління», 2021. Вип. 50

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Велика когорта вчених спрямовували свої дослідження на вивчення критеріїв групування нематеріальних активів – Бігдан І.А., Куцик П.О., Гусь А.В., Іванова К.В., Мельник Л.Ю., Слободянюк Н.О. та ін. Та, не дивлячись на це, потрібно і надалі їх удосконалювати.

Мета статті – розглянути чинну класифікацію нематеріальних активів, проаналізувати недоліки та запропонувати можливе удосконалення.

Виклад основного матеріалу. Перш за все, об'єкти мають відповідати ознакам майна, що визначені Господарським кодексом України, а вже потім – ознакам віднесення до нематеріальних активів:

- можливість вартісного визначення;
- вироблення чи використання у діяльності суб'єкта господарювання;
- відображення в балансі цих суб'єктів або врахування в інших встановлених законом формах обліку майна цих суб'єктів;
- відсутність матеріально-речової форми або її вторинність відносно об'єкта;
- немонетарність;
- можливість ідентифікації;
- можливість отримання майбутньої економічної вигоди [11, с.130].

На думку П. Цибульова ознаками нематеріальних активів є:

а) відсутність матеріальної основи і при цьому володіння такою ціннісною якістю, як здатність приносити дохід власнику, виходячи з довгострокових прав і переваг, які надають йому це право так довго, як це можливо;

б) відсутність наміру продажу нематеріальних активів за нормальних умов діяльності підприємства;

в) тривалість експлуатації, що дозволяє враховувати їх у складі довгострокових інвестицій як оборотні активи і через обраний варіант обліку встановлювати більш розумний термін погашення їхньої первісної вартості при загальній невизначеності термінів функціонування (гудвіл, товарний знак тощо);

г) відсутність відходів;

г) багатопільовий характер експлуатації, який дозволяє використовувати об'єкт на різних ділянках діяльності підприємства;

д) підвищений рівень небезпеки у прагненні отримати дохід від застосування подібних активів [25, с.125].

До характерних ознак нематеріальних активів В.П. Астахов відносить неможливість виділення їх із загальної маси майна підприємства або виокремлення в самостійний вид внаслідок їх нематеріальної структури [7].

Визначення терміну «нематеріальні активи», наведене в національному та міжнародному стандартах дало підставу І.Назарбаєвій виділити три властивості, наявність яких дозволяє віднести той чи інший об'єкт до категорії нематеріальних активів: немонетарність, нематеріальність, можливість ідентифікації. Крім цього, об'єкт повинен відповідати основним ознакам активу як такого (бути контрольованим, нести для підприємства економічну вигоду [17].

Деякі науковці пропонують нематеріальні активи розглядати виключно на рівні окремого підприємства. Таку позицію вони пояснюють тим, що предметом бухгалтерського обліку є діяльність конкретного підприємства, а не галузь в цілому [20].

Під класифікацією розуміють систему субпідрядних понять якої-небудь галузі знань або діяльності людини, яка часто подається у вигляді різних за формою схем (таблиць) і використовується як спосіб для встановлення зв'язків між цими поняттями або класами об'єктів, а також для точного орієнтування у безлічі понять або відповідних об'єктів. Шульга С.В. вважає, що наукова класифікація нематеріальних активів з господарсько-правової точки зору дає можливість об'єктивно визначити усі їх складові, в той час як

бухгалтерський підхід значно звужує їх коло, оскільки визнає лише ті, що віднесені до субрахунку 12 «Нематеріальні активи». При цьому потрібно враховувати таке:

1) орієнтація кожної окремої класифікації має бути направлена на досягнення певної мети;

2) чітке визначення класифікаційної ознаки дасть можливість застосовувати розроблену класифікацію на практиці;

3) кожен об'єкт класифікації має бути віднесений до певної класифікаційної групи і лише до однієї за певною ознакою [26].

На наш погляд пропозиція Шульги С.В. щодо виокремлення комерційної таємниці в окрему від об'єктів права інтелектуальної власності групу є необґрунтованою, оскільки ст.420 ЦКУ її віднесено до об'єктів права інтелектуальної власності [26, с.30].

В науковій літературі представлені різні класифікації нематеріальних активів.

Так, Плотникова Л.А. та Каспін А.Є. нематеріальні активи з точки зору маркетингу поділяють на категорії, в основі яких лежать концептуальні уявлення про серію подій, які передбачають створення конкурентних переваг: творчі цінності (реклама, розвиток продукту, інші інструменти маркетингу); ринкові активи (торгові марки, бренди, вхідні бар'єри, інформаційні системи); вияви цінності (імідж, репутація і преміальна ціна); поєднання ринкових активів (конкурентна перевага) [19].

Зубілевич С. зазначає, що класифікація нематеріальних активів за способом отримання тісно пов'язана з особливостями їх визнання і оцінки в обліку та звітності:

створені власними силами;

отримані іншим шляхом (придбані за грошові кошти, в обмін на інші активи чи інструменти капіталу (як внесок до статутного капіталу); отримані внаслідок об'єднання підприємств; отримані безоплатно, придбані за рахунок коштів цільового фінансування [13].

З правової точки зору нематеріальні активи можуть бути об'єктами, які належать до промислової власності і підпадають під дію будь-якого законодавства, наприклад, патентного права, чітко виділені із загальної маси, оцінені, прийняті на баланс підприємства під власною назвою (ідентифіковані). Аксьонов А.П. до цієї групи відносить патенти на винаходи, права користування різного роду природними ресурсами, конкретно документовані результати науково-дослідних робіт тощо [6, с. 53].

Неідентифіковані нематеріальні активи теж є об'єктами права, але найчастіше об'єднуються до групи гудвілу, який відповідно до законодавства України може бути визначений лише під час продажу. До них відносять частину вартості діючого підприємства, яка визначається можливістю і правом скористатися добрим ім'ям, діловими зв'язками, репутацією, популярністю фірмового найменування, торгового знака тощо.

На думку Пожарської Л. поділ нематеріальних активів за ознакою права дозволить встановити всі наявні на підприємстві активи в розрізі власних та залучених об'єктів, за правом розпорядження – приймати управлінські рішення щодо їх надання у користування іншим особам на умовах можливого ліцензування або субліцензування; за правом користування – визначити можливість привласнення суб'єктом господарювання корисних благ від використання такого активу [21, с.24].

Цікава точка зору висловлена Є.Брукінгом, який стверджує, що в третьому тисячолітті найціннішими будуть такі складові нематеріальних активів, як кваліфікація робітників, відома торгова марка, передові технології, корпоративна культура. Підприємство він розглядає як суму матеріальних активів та інтелектуального капіталу. При цьому інтелектуальний капітал включає:

ринкові активи (торгові марки, повторюваність контрактів, портфель замовлень, канали розподілу, різноманітні контракти та угоди (ліцензія, франшиза тощо);

інтелектуальну власність як актив, що включає ноу-хау, промислові та торгові таємниці, патенти та різноманітні авторські права;

людські активи – сукупність індивідуальних та колективних знань співробітників підприємства, їх творчих здібностей, вміння вирішувати проблеми, лідерські якості, підприємницькі та управлінські навички;

інфраструктурні активи або технології, методи та процеси, які роблять функціонування підприємства взагалі можливим [10].

Зарубіжні дослідники стверджують, що нематеріальні активи складаються із людського капіталу, який пропонують розглядати як кількість співробітників, як особисті якості співробітників і як робоче співтовариство [1, 3].

Деякі зарубіжні науковці виловили думку про існування десяти категорій, за якими можна класифікувати нематеріальні активи:

пов'язані з маркетингом (товарні знаки, фірмові найменування, торговельні марки, логотипи, кольори);

пов'язані з технологіями (патенти, патенти на процеси, патенти на бізнес-методи, заявки на патенти, технічна документація);

художні (пов'язані з літературними творами і авторськими правами, музичними творами та авторськими правами, музичними композиціями, фотографіями, картами, гравюрами);

пов'язані з обробкою даних (програмні платформи, програмне забезпечення авторських прав, автоматизовані бази даних, мікрочіпи та їх шаблони);

пов'язані зі споживачами (списки клієнтів, контракти клієнтів, стосунки з клієнтами, відкриті замовлення на поставку);

пов'язані з інженерією (промислові зразки, комерційні таємниці, креслення і схеми, технічне ноу-хау);

пов'язані з контрактами (ліцензійні угоди, договори франшизи, ліцензії, права підписки, ф'ючерсні контракти);

пов'язані з людським капіталом (кваліфікована робоча сила і заробітна плата, контракти, профспілки, трудові договори);

пов'язані з місцеположенням (права на користування надрами, сервітути, повітряні права, права на воду);

пов'язані з інтернетом (доменні імена, адреси зв'язку, дизайн сайту) [4].

Нортон Д. та Каплан Р. нематеріальні активи розглядають як основне джерело створення вартості підприємства та виділяють наступні:

людський капітал (вміння, талант, знання);

інформаційний капітал (бази даних, інформаційні системи, мережі та технології);

організаційний капітал (культура, лідерство, відповідний персонал, робота в команді, управління знаннями) [2].

Зарієр Паврі, віце-президент компанії Pricewaterhouse Goopers виділяє такі типи нематеріальних активів – об'єктів інтелектуальної власності: 1) нематеріальні активи, що створені підприємством (кваліфікована робоча сила, рекламні проекти, мережа дистриб'юторів, навчальні програми, лояльність покупців, постачальники, менеджмент та досвід, база клієнтів, гудвіл або ділова репутація; 2) нематеріальні активи, що існують завдяки правовій охороні (патенти, торгові марки, авторські права, промислові зразки, торгові таємниці чи «ноу-хау») [5, p.1].

Отже, нематеріальні активи зарубіжні вчені трактують через призму «капіталу» як одного із факторів виробництва. Такій підхід відображає здатність нематеріальних активів приносити прибуток чи збиток суб'єкта господарювання. Прихильники економічного підходу намагалися описати структуру нематеріальних активів, виявити їх головний компонент і описати його вплив на ринкову вартість. Економічний підхід ширше відображає структуру нематеріальних активів, включаючи до неї людський

капітал. Економісти до складу нематеріальних активів враховують як ідентифіковані, так і не ідентифіковані активи, тоді як юристи – лише ідентифіковані. Людський капітал не може безпосередньо відображатися у складі нематеріальних активів, хоча опосередковано існує у кожному об'єкті як вклад творця або користувача.

В Україні більш поширеною є класифікація нематеріальних активів для цілей бухгалтерського обліку.

Мельник Л.Ю. запропоновано низку класифікаційних ознак, що зумовлені цілями успішного використання та завданнями, які вирішують нематеріальні активи у господарському обігу й суспільстві, зокрема, за характером функцій у суспільстві, за правами використання нематеріальних активів, за господарсько-обліковими ознаками, за ознаками цілого, за способом отримання, за належністю до інституту галузі права об'єктів інтелектуальної власності, за наявністю творчого елементу нематеріальних активів з точки зору обліку та відповідно до європейських стандартів [15, с. 7].

Банасько Т.М. пропонує класифікувати нематеріальні активи за змістом об'єктів, джерелом їх надходження, відношенням об'єкта до інноваційного продукту, що має ринкову вартість, метою розробки, широтою використання. На її думку це дозволить побудувати інформаційні моделі бухгалтерського обліку та контролю, а також регулювати їх використання [8, с. 3 – 4].

Відповідно до природи об'єкта, на який поширюється дія нематеріальних активів, Бігдан І.А. пропонує виокремлювати права інтелектуальної власності, права користування природними ресурсами, права користування майном, інші права [9, с. 31].

З об'єктів права промислової вартості Лепетан І.М. пропонує виокремлювати традиційні (право власності на винахід, корисну модель, промисловий зразок, на знак для товарів і послуг) та нетрадиційні об'єкти права промислової власності (право власності на селекційні досягнення у рослинництві та тваринництві). Вона вважає, що розробка сортів рослин і порід тварин належить до нетрадиційного та специфічного виробництва в порівнянні з традиційними об'єктами промислової власності [14, с. 7].

Слободянюк Н.О. запропонувала нову класифікаційну ознаку – можливість комерційного використання. Так, нематеріальні активи можуть бути віднесені до активів, що забезпечують господарську діяльність підприємства з їх постановкою на баланс без подальшої реалізації або використовуються підприємством для комерційних цілей (з подальшою реалізацією стороннім організаціям) [24, с. 7].

Для отримання інформації про вартість нематеріальних активів залежно від того, де вони використовуються (наприклад, у сільському господарстві, транспорті тощо) вважаємо, що потрібно здійснювати їх групування за галузевою ознакою.

Підпригора О.А. та Святоцький О.Д. виокремлюють ознаки, яким мають відповідати нематеріальні активи як об'єкт бухгалтерського обліку:

- а) об'єкт не повинен мати грошової форми за всіма її еквівалентами;
- б) об'єкт не повинен мати матеріальної форми;
- в) об'єкт не повинен бути дебіторською заборгованістю;
- г) об'єкт повинен мати термін використання більше року (або одного операційного циклу, якщо він перевищує один рік);
- г) об'єкт може бути відокремлений від підприємства (крім гудвілу, який не може бути відокремлений від підприємства);
- д) повинна існувати ймовірність одержання майбутніх економічних вигод, пов'язаних з використанням об'єкта;
- е) може бути достовірно визначена вартість об'єкта [22, с. 481].

Важливим моментом у класифікації нематеріальних активів є їх зарахування до облікових груп. Це сприяє прискоренню складання такої складової фінансової звітності як Примітки до річної фінансової звітності та правильному визначенню термінів

корисного використання нематеріальних активів, враховуючи мінімально допустимі строки дії відповідних прав.

У відповідності до П(С)БО 8 «Нематеріальні активи» нематеріальні активи поділяються на групи:

- права користування природними ресурсами (субрахунок 121);
- права користування майном (субрахунок 122);
- права на комерційні позначення, крім тих, витрати на придбання яких визначаються роялті (субрахунок 123);
- права на об'єкти промислової власності (субрахунок 124);
- авторське право та суміжні права, крім тих, витрати на придбання яких визнаються роялті (субрахунок 125);
- інші нематеріальні активи (субрахунок 127) [18].

До внесення відповідних змін до П(С)БО 8 була ще одна група – капітальні інвестиції в нематеріальні активи [23].

До структури нематеріальних активів згідно з МСФЗ 38 входять нематеріальні ресурси, які відповідають таким вимогам: ідентифікації, контролю над ресурсом, наявність майбутніх економічних вигод. Це можуть бути наукові або технічні знання, проектування і впровадження нових процесів або систем, ліцензії, інтелектуальна власність, знання про ринок і товарні знаки (у т.ч. фірмові найменування та видавничі права) [16].

До нематеріальних активів МСФЗ 38 відносить (за умови підтвердження юридичними правами, такими як авторські права, обмеження в торговому договорі або правовий обов'язок працівників дотримуватися конфіденційності щодо нематеріальних активів) клієнтську базу, частку ринку, відносини з клієнтами та лояльність клієнтів, кваліфікований персонал, додаткові навички персоналу, отримані в результаті навчання, управлінський і технічний талант, ринкові і технічні права [12, с. 213].

Отже, на відміну від українського законодавства, міжнародний стандарт до складу нематеріальних активів відносить такі об'єкти, які не мають формального визначення та не можуть бути ідентифіковані. Крім цього, МСФЗ 38 пропонує наступні класифікаційні ознаки: 1) за критеріями визнання: а) нематеріальні активи, придбані окремо; б) нематеріальні активи, придбані в результаті об'єднання бізнесу; в) самостійно створені нематеріальні активи; 2) за оцінкою після визнання: а) фактичні нематеріальні активи; б) переоцінені нематеріальні активи; 3) за строком корисного використання (період часу, протягом якого, як очікується, актив буде використовуватись, або кількість одиниць продукції, яку підприємство очікує отримати від активу): а) нематеріальні активи з кінцевим терміном використання; б) нематеріальні активи з невизначеним терміном використання.

Склад нематеріальних активів, визначений П(С)БО 8, повно відображає групування об'єктів у відповідності до їх правової природи, але потребує уточнення з точки зору майнової основи господарювання.

Таким чином, у вітчизняних та зарубіжних вчених не має єдності думок щодо класифікації нематеріальних активів.

На основі аналізу підходів до класифікації нематеріальних активів пропонуємо використовувати такі ознаки для потреб бухгалтерського обліку нематеріальних активів:

- 1) за джерелами надходження:
 - придбані за гроші;
 - внесені до статутного капіталу підприємства;
 - одержані шляхом обміну на подібний об'єкт;
 - одержані шляхом обміну на неподібний об'єкт;
 - отримані внаслідок об'єднання підприємств;

- безоплатно отримані;
- створені на підприємстві;
- 2) за джерелами вибуття:
 - продані за гроші;
 - внесені до статутного капіталу інших підприємств;
 - передані шляхом обміну на подібні об'єкти;
 - передані шляхом обміну на неподібний об'єкт;
 - безоплатно передані;
 - ліквідовані;
- 3) за правовою ознакою:
 - права користування природними ресурсами;
 - права користування майном;
 - права на комерційні позначення;
 - права на об'єкти промислової власності;
 - авторське право та суміжні з ними права;
 - інші;
- 4) за можливістю нарахування амортизації:
 - амортизовані;
 - неамортизовані;
- 5) за ступенем ідентифікації:
 - ідентифіковані (відчужувані від підприємства);
 - не ідентифіковані (невідчужувані від індивіда та невідчужувані від підприємства);
- 6) за терміном використання:
 - з визначеним терміном використання;
 - з невизначеним терміном використання;
- 7) за характером володіння:
 - власні;
 - орендовані;
- 8) за способом оцінки:
 - індивідуальна;
 - оцінка в сукупності;
- 9) за наявністю ліквідаційної вартості:
 - є ліквідаційна вартість;
 - нема ліквідаційної вартості;
- 10) за строком корисного використання:
 - до року;
 - більше року;
- 11) за унікальністю:
 - унікальні;
 - не унікальні;
- 12) за характером використання:
 - для виробничих потреб;
 - для невиробничих потреб;
- 13) за нормативним регулюванням:
 - регулюються патентним правом;
 - регулюються авторським правом;
 - регулюються іншими галузями права;
- 14) за сферою застосування:
 - для продажу;
 - для тимчасового надання іншим;
 - для внутрішнього застосування;

- 15) за галузями використання:
 - у сільському господарстві;
 - у промисловості;
 - у лісовому господарстві;
 - у будівництві;
 - інші.

Вважаємо, що запропонована класифікація нематеріальних активів дозволить раціонально вести синтетичний та аналітичний облік цих економічних ресурсів та налагодити ефективний внутрішньогосподарський аналіз та контроль.

Висновки та пропозиції. За останні десятиліття спостерігається зростання ролі та значення нематеріальних активів на підприємствах України. Досі не існує чіткого підходу до групування нематеріальних активів для цілей бухгалтерського обліку. Це призводить до викривлення показників звітності. Дослідники притримуються різних підходів до класифікації нематеріальних активів. Внаслідок недостатньої вивченості багато з них не знаходять свого місця у звітності підприємств, що призводить до недооцінки потенціалу таких підприємств. Для усунення труднощів потрібно розробити єдину систему класифікації, яка б задовольняла вимоги усіх користувачів інформації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ahonen G. Generative and Commercially Exploitable Assets. Eds J.E. Grojer and H.Stolowy. Classification Intagibles. France: Group HEC, Jour-en Josas, 2002. p.206-213.
2. Kaplan R.S., Norton D.P. Измерение стратегической готовности нематериальных активов / пер. М.М.Смирнова, ред. И.Н.Баранов. Российский журнал менеджмента. 2004. Т2. №3. С.85-104.
3. Mayo A., Brealey N., Mayo A. The Human Value of the Enterprise. L: Nicholas Brealey publishing, 2001. 307 p.
4. Reilly R. and Shweihis R. Valuing Intangible Assets. N.Y.: McGraw-Hill, 1999. 518p.
5. Zareer Parvi. Valuation of intellectual Property Assets. The Foundation for Risk Management and Financing. Prscewaterhouse-Coopers LLP, 1999. 32 p.
6. Аксенов А.П. Нематериальные активы: структура, оценка, управление: учеб.-метод.пособие. М.: Финансы и статистика, 2007. 192 с.
7. Астахов В.П. Учет нематериальных активов: метод.материалы к курсу. Ростов-на-Дону: Изд-во РГУ, 2001
8. Банасько Т.М. Бухгалтерський облік і контроль нематеріальних активів: оцінка та порядок відображення: автореферат дис.... канд.екон.наук: спец. 08.00.09 : Житомир.держ.технолог.ун-т. Житомир, 2010. – 19 с.
9. Бигдан И.А. Нематериальные активы: проблемы признания, учета и аудита. Х., 2005. 287 с.
10. Брукинг Э. Интеллектуальный каптбал. СПб.: Из-во Питер, 2001. 288 с.
11. Гусь А.В. Нематеріальні активи: господарсько-правовий аспект. Монографія. Ужгород: ПП «АУТДОР-ШАРК». 246 с.
12. Гусь А.В. Структура нематеріальних активів. Правове життя: сучасний стан та перспективи розвитку: тези доп. IX Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених. Луцьк, 2013. С. 212-214
13. Зубілевич С. Учет нематериальных активов. Бухгалтерский учет и аудит (рус). 2001. №10. С. 3-13
14. Лепетан І.М. Облік і контроль нематеріальних активів у науково-дослідних господарствах: автореф. дис. канд.екон.наук: спец.08.00.09; НАН України, ННЦ «Інститут аграрної економіки». К., 2010. 19 с.
15. Мельник Л.Ю. Управління нематеріальними активами та ефективність їх використання на підприємствах АПК: автореф. дис. ...канд.екон.наук : спец. 08.00.04; Дніпроп.держ.аграрн.ун-т. Дніпропетровськ, 2008. 23 с.
16. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 38 «Нематеріальні активи». Міжнародний документ від 01.01.2012. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/929_050
17. Назарбаєва І. Нематеріальні активи: непростий шлях до визнання. Збірник систематиз.законодавства. 2009. Вип.6. С. 91-96
18. НП(С)БО 8 «Нематеріальні активи». Затверджено Наказом МФУ від 18.10.1999 р. №242. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0750>
19. Плотникова Л.А., Каспин А.Е. Нематериальные активы: обзор международного опыта и перспективы развития. Международный бухгалтерский учет. 2006. №4. С. 30-39.

20. Побережець О.В., Іванова К.В. Ідентифікація та класифікація нематеріальних активів та проблеми їх визначення. Економіка: реалії часу. 2012. №2(3). С.98-104. URL: <https://economics.net.ua/files/archive/2012/No2/98-104.pdf>
21. Пожарская Л. Проблемы признания и классификации нематериальных активов. Бухгалтерский учет и аудит. 2012. №2. С.24-28
22. Право інтелектуальної власності: підр. за ред. О.А.Підпригори, О.Д.Святоцького. К.: Виддім «ІнЮре», 2002. 624 с.
23. Про затвердження Змін до деяких положень (стандартів) бухгалтерського обліку: Наказ Міністерства фінансів України №372 від 18.03.2011р. // Офіційний вісник України. 2011. №28. Ст.2804. URL: <http://sips.gov.ua/ua/vsjo&08>
24. Слободянюк Н.О. Формування системи управління нематеріальними активами промислових підприємств: автореф. дис. канд. екон.наук. Маріуполь, 2010. 20 с.
25. Цыбулев П.М. Оценка интеллектуальной собственности. К.: Ин-т интеллектуальной собственности и права, 2003. 186 с.
26. Шульга С.В. Облік і аудит нематеріальних активів: теорія, організація, методика: дис.канд. екон.наук. К., 2006. 256 с.

REFERENCES

1. Ahonen G. (2002), Generative and Commercially Exploitable Assets. Eds J.E. Grojer and H.Stolowy // Classification Intagibles. France: Group HEC, Jour-en Josas, p.206-213.
2. Kaplan R.S., Norton D.P. (2004), Yzmerenye stratehicheskoi hotovnosti nemateryalnykh aktyvov / per. M.M.Smyrnova, red. Y.N.Baranov. Rossyiskiy zhurnal menedzhmenta. Vol. 3. pp. 85-104.
3. Mayo A., Brealey N. (2001), The Human Value of the Enterprise. L: Nicholas Brealey publishing/ 307 p.
4. Reilly R. and Shweih R. (1999), Valuing Intangible Assets. N.Y.: McGraw-Hill, 518 p.
5. Zareer Parvi (1999), Valuation of intellectual Property Assets. The Foundation for Risk Management and Financing. Prscewaterhouse-Coopers LLP. 32 p.
6. Aksenov A.P. (2007), Nemateryalnye aktyvy: struktura, otsenka, upravlenye: ucheb.-metod.posobye. M.: Fynansy y statystyka. 192 p.
7. Astakhov V.P. (2001), Uchet nemateryalnykh aktyvov: metod.materyaly k kursu. Rostov-na-Donu: Yzd-vo RHU.
8. Banasko T.M. Bukhhalterskyi oblik i kontrol nematerialnykh aktyviv: otsinka ta poriadok vidobrazhennia: avtoreferat dys. ...kand.ekon.nauk: spets. 08.00.09; Zhytomyr.derzh.tekhnoloh.un-t. Zhytomyr, 2010. 19 p.
9. Byhdan Y.A. (2005), Nemateryalnye aktyvy: problemy pryznanyia, ucheta y audyta. Kh., 287 p.
10. Brukynh Э. (2001), Yntellektualnyi kapital. SPb.: Yz-vo Pyter. 288 p.
11. Hus A.V. Nematernalni aktyvy: hospodarsko-pravovyi aspekt. Monohrafiia. Uzhhorod: PP «AUTDOR-ShARK». 246 p.
12. Hus A.V. (2013), Struktura nematerialnykh aktyviv. Pravove zhyttia: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku: tezy dop. IX Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii molodykh uchenykh. Lutsk, pp. 212-214
13. Zubilevych S. (2001), Uchet nemateryalnykh aktyvov. Bukhhalterskyi uchet y audit (rus). vol. 10. pp. 3-13
14. Lepetan I.M. Oblik i kontrol nematerialnykh aktyviv u naukovo-doslidnykh hospodarstvakh: avtoref. dys. kand.ekon.nauk: spets.08.00.09; NAN Ukrainy, NNTs «Instytut aharnoi ekonomiky». K., 2010. 19 p.
15. Melnyk L.Iu. Upravlinnia nematerialnymy aktyvamy ta efektyvnist yikh vykorystannia na pidpriemstvakh APK: avtoref. dys. ...kand.ekon.nauk : spets. 08.00.04; Dniprop.derzh.ahrarn.un-t. Dnipropetrovsk, 2008. 23 p.
16. Mizhnarodnyi dokument bukhalterskoho obliku 38 «Nematernalni aktyvy». Mizhnarodnyi dokument vid 01.01.2012, available at: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/929_050
17. Nazarbaieva I. (2009), Nematernalni aktyvy: neprosty shliakh do vyznannia. Zbirnyk systematyz.zakonodavstva. vol.6. pp. 91-96
18. NP(S)BO 8 «Nematernalni aktyvy». Zatverdzheno Nakazom MFU vid 18.10.1999r. №242. available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0750>
19. Plotnykova L.A., Kaspyn A.E. (2006), Nemateryalnye aktyvy: obzor mezhdunarodnoho opyta y perspektyvy razvytiia. Mezhdunarodnyi bukhalterskyi uchet. 2006. Vol. 4. pp. 30-39
20. Poberezhets O.V., Ivanova K.V. (2012), Identyfikatsiia ta klasyfikatsiia nematerialnykh aktyviv ta problemy yikh vyznachennia. Ekonomika: realii chasu. 2012. Vol. 2(3). pp. 98-104, available at: <https://economics.net.ua/files/archive/2012/No2/98-104.pdf>
21. Pozharskaia L. (2012), Problemy pryznanyia y klassyfykatsyy nemateryalnykh aktyvov. Bukhhalterskyi uchet y audit, vol. 2. pp. 24-28.
22. Pravo intelektualnoi vlasnosti: pidr. za red. O.A.Pidopryhory, O.D.Sviatotskoho. K.: Vyd.dim «InIure», 2002. 624 p.

23. Pro zatverdzhennia Zmin do deiakyykh polozhen (standartiv) bukhhalterskoho obliku: Nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy no 372 vid 18.03.2011 r. Ofitsiyni visnyk Ukrainy. 2011. Vol. 28. St.2804, available at: <http://sips.gov.ua/ua/vsjo&08>

24. Slobodianiuk N.O. (2010), Formuvannia systemy upravlinnia nematerialnymy aktyvamy promyslovykh pidpriemstv: avtoref. dys. kand. ekon.nauk. Mariupol. 20 p.

25. Tsybulev P.M. (2003), Otsenka yntellektualnoi sobstvennosti. K.: Yn-t yntellektualnoi sobstvennosti y prava, 2003.186 p.

26. Shulha S.V. Oblik i audyt nematerialnykh aktyviv: teoriia, orhanizatsiia, metodyka: dys.kand. ekon.nauk. K., 2006. 256 p.

Svitlana Derevianko, PhD in Economics, Associate Professor

(Associate Professor, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine)

THE IMPROVING THE CLASSIFICATION OF INTANGIBLE ASSETS

This article is devoted to the problematic classification of intangible assets. On the world market, intangible assets play an important role in determining the competitiveness. Foreign companies become fierce competition to those enterprises in which the share of intangible assets is insignificant. The analysis of scientific approaches to the classification of intangible assets and their influence on the methodology of their presentation in the accounting was carried out. The necessity of improvement of the current classification taking into account international and domestic experience was substantiated. In connection with the expansion of the corpus of recipients of accounting information about the financial and property status of the company, increasing the requirements for reliability of information about the management of the company's assets, it is important to obtain a comprehensive characteristic of intangible assets. Proposals for improvement of existing classifications proposed by Ukrainian and foreign scientists are given.

It is necessary to formulate characteristics of the classification, in which each type of intangible assets would correspond to its own system of accounting support. A clear classification of intangible assets is one of the key requirements for their accounting. We suggest using the following classification attributes of intangible assets: sources of supply and withdrawal, legal signification, depreciation accrual possibility, degree of identification, term of use, nature of possession, method of evaluation, Presence of liquidated value, terms of useful life, uniqueness, nature of use, standard regulation, sphere of use and sectors of utilization. Clarification of the classification according to the above attributes will contribute to effective organization of their accounting, control and analysis. The developments can be used during the theoretical substantiation and practical development of the methodology of classification of intangible assets in Ukrainian enterprises.

Keywords: accounting, property, intangible assets, classification, attribute, group, account

Hurenko Tamara, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Lecturer, Department of Accounting and Taxation, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine)
ORCID ID 0000-0003-2227-1488

RISKS OF ACCOUNTING AND THEIR INFLUENCE ON MANAGEMENT DECISIONS

Depending on the types of risks and their impact on the production and financial activities of the entity, it is important to monitor the external and internal environment, identify new sources of risk, assess the causes that affect their changes, use methods to identify and eliminate risks, develop options of decisions at the stage of management on organizational, legal, economic, financial, environmental and social aspects. Accounting is a system of providing information to management staff on the activities of the enterprise, plays a service function for strategic management and assistance in developing budgets (production budget, supply budget, sales budget, financial budget, etc.). To reduce both economic and accounting risks, it is necessary to compile maps of technological and information flows in the enterprise management system. It is also necessary to take into account the use of diversification as a degree of risk reduction, ie a clear distribution of invested funds between different objects of investment, multi-purpose decisions in terms of risk, take into account the cost and time of occurrence and repayment of risk. their analysis (risk-free, tolerable risk, critical risk and catastrophic risk), development of strategic management. It is important to make decisions in conditions of uncertainty, identify the best alternatives using the decision tree, assess the economic and environmental condition of the enterprise with risk, evaluate different types of work at all stages, optimize production, social, environmental and financial programs with risk. Significant importance is played by risk management and its development and analysis to assess the level of economic security of the enterprise in the event of risk situations. It is important to use diversification as a degree of risk reduction, multi-purpose decision-making in risk conditions, insurance of possible risks and distribution of risks into zones.

Keywords: accounting, risk, management decisions, accounting risk, social risk, financial risk, risk management.

Formulation of the problem. Risks in most cases are considered in terms of audit (audit risks), business risks, financial risks, and others. Accounting data have a great influence on making meaningful management decisions, so the risks of accounting must be at one of the highest levels of information flows.

The main problem of business entities is an ignoring the relationship between structural units, between lower levels and senior management, between economic, financial, and accounting departments. The processing of accounting data by the management system does not always meet the purpose of the enterprise, which increases the emergence of various types of risks or the creation of new ones.

Therefore, the main risks allocated in the accounting of cash, fixed assets, inventories, equity capital, receivables and payables.

Analysis of recent research and publications. Problems of revealing the concept of

© Hurenko T.O, 2021

"risk" and ways to reduce them are devoted to the work of such scientists as Grabova P.G., Rudashevsky V.D., Verbytska G.L., Zasadny B.A., Bobrov V.Y., Kaminskaya T.G., Derun I.A. etc. The greatest attention in this works is paid to the general system of risks, the risks of accounting and analytical support for sustainable development of enterprises, the risks that arise with the implementation of international financial reporting standards and more. But having considered the given scientific research we will note that nevertheless it is necessary to pay considerable attention to system of strategic management and an estimation of risks of the accounting system.

The purpose of the article – determining the nature of risks in the accounting system and disclosing their impact on management decisions.

Presentation of the main research material. Such a phenomenon as risk began to be studied by lawyers, statisticians, mathematicians, economists in stages and each accordingly from his point of view. From the moment of conducting economic, financial and investment activities, risks acquire an active status. There are constantly threats, dangers, both internal and external.

Internal causes of risks are the imperfection of the management system, shortcomings in the organization of the accounting system, in the organization of the production process and others. External causes of risks include poor cooperation with counterparties, errors in determining demand, climatic conditions, financial risks, etc.

The concept and awareness of the nature of risk today has no clear understanding. This phenomenon is normal because it is multifaceted and multifunctional. However, it would be positive to reflect this concept in the regulations as an integral part of the enterprise. But it should be noted that in recent years, in the management of risk analysis and assessment are becoming increasingly important and they are given considerable attention. The analysis of a condition of risks gives the chance to combine probabilities of their occurrence and ways of the decision (reduction of risks and reduction of losses of the business entity).

In the legal encyclopedia by Shemshuchenko Yu.S. it is noted that the risk is the danger of unforeseen costs of expected profit, income, property, funds in connection with accidental changes in the conditions of economic activity, adverse circumstances or force majeure; the degree of probability of a certain negative event that may occur at a certain time or under certain circumstances, ie a possible event, the occurrence of which is probable and accidental and causes undesirable consequences for the participant of the responsible legal relationship [6].

Verbytska G.L. offers to generalize approaches to understanding the concept of "risk" and comprehensively reveals its essence as:

- risk of losses, the possibility of profits loss;
- danger, failure, the existence of an alternative;
- overcoming uncertainty in a situation of inevitable choice;
- overcoming uncertainty and conflict in a situation of inevitable choice;
- a combination of the possibility of achieving both undesirable and particularly favorable deviations from the planned results;
- instability, uncertainty in the future [1].

If you consider accounting risks, it is necessary to emphasize on uncertainties. In the account there can be an overestimation of actives and incomes and decrease in an estimation of expenses and obligations. According to Gnylytska L.V., the impact of uncertainty should be considered by the enterprise in recognizing income and expenses, participation in joint activities, valuation of assets and its changes, accounting for financial instruments [2].

Note that risk cannot be constantly considered as a negative phenomenon. Proper assessment, effective analysis, well-formed management system will minimize losses associated with supply, production, sales, and management processes. The main thing is not to bring risks to a critical state and minimize the emergence of new risks.

Nowadays, every accountant, every manager must be a psychologist (when working with clients, personnel, making market research, etc.). In psychology, risk is considered in three interrelated aspects:

- a) the degree of expected loss in the event of failure, due to a comprehensive assessment of the probability of failure and the nature of the possible consequences;
- b) an action that threatens the subject with loss;
- c) the choice between options: safer and more attractive if the result of the latter is problematic and associated with the possibility of adverse consequences [5].

Thus, in our opinion, risk is an action or event that affects the financial performance of economic entities, stimulating in nature to overcome them in a timely manner and create a management service to improve strategic issues.

Despite the large classification of types of risks, we identify the most significant that affect the results of the enterprise (Table 1).

Table 1. Factors influencing risks on the enterprise

Types of risks	Factors influencing risks on the enterprise
Personnel (social)	low qualification of employees; disinterest in work, which leads to staff turnover; dissatisfaction of employees with working conditions and its payment, which leads to reduced productivity; the need for continuous training, in connection with the constant changes in the regulatory framework and market needs; lack of motivation of workers from the management; overload of employees (discrepancy between the scope of work defined by the job description, employment contract and the actual scope of work)
Financial	production stop; introduction of new technologies; lack of contractual terms or incorrectness of their design (legal incompetence); inaccuracy in determining the purpose and objectives of the enterprise; inefficient distribution of enterprise profit; lack of investment strategy, market analysis, implementation of logistics system development and management services
Industrial	failures in industry; reduction of planned production volumes; increase in production costs; violation of production technology; inefficient use of enterprise resources; increasing shortages in production; downtime, including due to the fault of employees
Ecological	the influence of natural and climatic conditions on production processes; harmful effects of certain types of production on the environment and human health; imperfection or lack of an internal control system for the use of technical means, the use of technological processes, etc.

Source: created by the author

Zasadnyi B.A. notes the growing role and impact of the accounting system on ensuring business continuity, which is achieved by ensuring economic security in the current and long-term using accounting tools. And thus, the accounting system plays the role of an information center to ensure the economic security of the company with high quality accounting information [4]. But, in our opinion, it is difficult to agree that the application of an individual approach to the development of the accounting system will be effective. It should be noted

that individual approaches can be only in the internal organization of accounting, submission of information, preparation of internal management reports and more.

Reducing the level of risk should not be an end in itself and should be economically feasible, ie the cost of reducing the risk of adverse conditions should be less than the possible losses from such an event.

Therefore, risk management is important in the enterprise. It should include a set of effective solutions to establish the acceptable level of risk of the enterprise operation.

It is possible to determine the main stages of the formation of the identifying the causes of risks process:

1. problem detection and formation of the reason (identification of the person, the analysis of structural divisions, object of research);
2. full description of the problem that arose (factors influencing the increase of risks in the supply, production, sale, management, organization of accounting and analytical system);
3. identification and description of causes;
4. ranking of causes by importance and stages of their reduction;
5. conducting an analysis of how this problem created another problem;
6. search for alternative solutions to repay risks (or reduce them);
7. implementation of decisions in the processes of risk reduction and continuous monitoring.

Table 2. Degrees and objects of risks

Degrees of risk	Objects of risk
high	receivables for which the payment period has passed (the emergence of doubtful debts and the growth of bad debts); stocks of unsold finished products for which the expiration date has gone; excess of inventories
average	prepayment (for products, works, services); receivables for which the due date has not come yet; products in the warehouse of the enterprise, ready for sale; costs of work in progress; inventories to be used
low	actual cash on hand at the enterprise; actual cash in bank accounts

Source: systematized by the author

To identify risks, both economic and especially its part, as accounting, it is necessary to consider and improve the data: accounting policy of the enterprise, data of primary documents, accounting records, financial statements, regulations, contracts, management accounting, inventory materials and internal and external inspections, analytical data, information on personnel policy, quality technology, research results (innovations), etc.

It is important to identify factors that affect the level of risk in making management decisions. It is necessary to collect source information to identify most hazards by certain methods (Table 3).

Businesses need to develop information flow maps to analyze the risks they should include:

Stage 1. Production: a forecast to choose the type of product that the company plans to produce; cost planning; production plan; methods of distribution of overhead costs; assessment of inventories at acquisition and their write-off to production; property insurance (assessment of insurance efficiency); analysis of environmental damage (the amount of harmful emissions into the environment).

Table 3. Methods of collecting primary information to prevent risks

Methods	Types of methods for collecting primary information	Benefits
Universal	correspondence mass questionnaire based on a single questionnaire	low complexity; ostentation of results; statistical analysis; simple processing
	selective interviewing of managers at senior and middle level	creation of a structured plan-program; free conversation format; survey of employees of different levels; analysis and comparison of opinions of employees of different structural units and management units
	analysis of quarterly and annual financial statements (possibly monthly according to the Balance Sheet (statement of financial position) and Statement of financial performance (Statement of comprehensive income))	the ability to assess the main indicators of economic activity and the dynamics of their changes; comparability of financial data with analytical periods and data of similar enterprises; detection of negative trends; identification of risk factors in different areas
	analysis of risk indicators of production	assessment of deviations of risk indicators from "critical value"
Specialized	analysis of primary documents of internal management reporting and financial statements of the enterprise	information on all business transactions; the ability to track unforeseen events (time and place of their occurrence); possibility of detailed assessment of production indicators, expenses, incomes and financial results; loss analysis
	complete and sample survey of production units	possibility of definition of efficiency of communications between structural divisions of the enterprise
	analysis of organizational structure	assessment of the effectiveness and compliance of the organizational structure with the goals and objectives of the enterprise
	compilation and analysis of diagrams and maps of technological flows of production processes	reflection of the main elements of the production process; possibility of approximate estimation of the caused losses; analysis of damage assessment by stages of the technological cycle; the possibility of redistribution of resources between parallel branches of the system; determination of measures for compensation of losses
	compilation and analysis of information flow maps in the enterprise management system	identification of internal risk factors; improving the quality of the management system; improving the organization of production; increasing the role of marketing services; analysis of logistics

Source: systematized by the author based on [8]

Stage 2. Procurement (supply): selection of suppliers; determining the terms of the contract; quality assessment of raw materials; assessment when purchasing inventories; choice of methods of stock storage; analysis of accounts payable; hedging scheme (exclusion of the creditor's risk due to insurance secured by the relevant property).

Stage 3. Implementation (sales): analysis of market segments; ways of customer service; analysis of customer orders; information on purchase orders; analysis of the current level of stocks; information on sales and stocks (planning the cost of raw materials); accumulation of information about customer service delays.

Stage 4. Formation and distribution of profit: analysis of channels of its formation in realization of products, works, services; formation of the financial result from the sale of products, works, services by type of activity (operating, financial, investment); analysis of sources of profit distribution (payment of wages, tax calculations, creation of reserve capital, payment of dividends, payment of accounts payable to counterparties, production needs).

Stage 5. Analysis of the results of the enterprise (use of statistical methods, modeling, matrices, dynamics, experiments, management judgments); determination of the optimal size and maximum level of cash balance; decisions made in conditions of uncertainty.

Consider the risks that arise in the assessment and analysis of objects of accounting (Table 4).

Table 4. Risks of accounting

Objects of accounting	Risks
1	2
Cash	lack of control over cash discipline; increasing the shadowing of cash; untimely return of cash from accountable persons, in accordance with the requirements of the legislation; untimely analysis of bank statements; lack of internal control over the condition and movement of funds
Fixed assets	inaccuracy in determining the valuation of fixed assets at acquisition; conditions of revaluation of fixed assets; lack of analysis of the choice effectiveness of depreciation method in accordance with the groups of fixed assets, intangible assets (determination of efficiency); analysis of repairs by economic and / or contractual methods; assessment of repair work; application of tax differences
Inventories	inaccuracy of valuation in the acquisition and disposal of inventories; unreliability of the choice of distribution method of transport and procurement costs; incorrect transfer of inventories to fixed assets; inaccuracy of inventory planning for production; analysis of inventory reserves; raw material quality assessment;
	waste generation, methods of their utilization
Receivables	lack of a reserve for doubtful debts; lack of analysis and internal control of receivables (balance and repayment); inefficiency of determining the terms of the contract; indication of payment terms; analysis of market segments
Equity	inaccuracy of asset valuation when creating authorized capital; lack of reserve capital; errors in valuation when creating capital in revaluations and additional capital; lack of assessment of the business reputation of the enterprise

Payables	errors in the selection of suppliers (contractors); lack of contracts; lack of the risk assessment of payment for the goods on time; weak analysis of accounts payable
----------	---

We have previously identified the main causes of accounting risks, which are [3]:
 there is incompetence of accounting staff;
 inaccuracy in information flows, both from external and internal sources;
 speed of changes in the legal framework and untimely adjustments to accounting registers, forms financial and tax reporting;
 speed of changes in the legal framework and untimely adjustments to accounting registers, forms of financial and tax reporting;
 unadjusted mechanism of settlement operations;
 lack of reserve for doubtful debts and reserve capital;
 cash settlements and simplification of control over cash discipline;
 lack of profit generation and use model, etc.

Conclusions and suggestions. Therefore, after conducting certain research, it is necessary to consider:

correctness of the analysis of finances of the enterprise and expediency of application of all its coefficients;
 the use of diversification as a method of risk reduction, ie a clear distribution of invested funds between different objects of capital investment;
 making multi-purpose decisions in conditions of risk;
 emphasizing the cost and time of occurrence and repayment of risk;
 insurance of possible risks;
 distribution of risks into zones and their analysis (risk-free, tolerable risk, critical risk and catastrophic risk);
 development of strategic management.

Thus, the organization of clear accounting and strategic management systems at the enterprise will be able to provide its development with long-term market success in conditions of increasing competition, dynamism, and uncertainty of the external economic environment.

REFERENCES

1. Verbytska, H.L. (2002), Do vyznachennia poniattia «ryzyk». [Before defining the concept of "risk"]. *Ekonomika Ukrainy*. № 4. pp. 83 – 87.
2. Hnylytska, L.V. (2014), Informatsiine zabezpechennia ryzykamy pidpriemnytskoi diialnosti: oblikovy aspekt. [Information support of business risks: accounting aspect]. *Ekonomichni innovatsii*. № 57. pp. 88 – 100.
3. Hurenko, T.O. (2019), Ryzyky systemy bukhhalterskoho obliku ta upravlinnia nymy. [Risks of the accounting system and their management]. *Bukhhalterskyi oblik, opodatkuvannia ta kontrol v umovakh mizhnarodnoi ekonomichnoi intehtatsii: zbirnyk tez dopovidei vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii, 10 zhovtnia 2019 r. / vidp. red. Ye.V. Kaliuha*. Kyiv: NUBiP Ukrainy.
4. Zasadnyi, B.A. (2017), Ryzyky systemy bukhhalterskoho obliku v umovakh zastosuvannia MSFZ. [Risks of the accounting system in terms of application of IFRS]. *Seriia: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*. Vol. 14. P. 1. pp. 111 – 115.
5. Plysa, V.I. (2005), *Strakhuvannia: navch. posib*. Kyiv: Karavela, 392 p.
6. *Ryzyky v upravlinn. Yurydychna entsyklopediia u 6 t. / red. kol. Yu.S. Shemshuchenko ta in.* Kyiv: *Ukrainska entsyklopediia im. M.P. Bazhana*, 2003. T. 5. 736 p. ISB № 966-7492-05-2, available at: <https://www.leksika.com.ua> (Accessed 15 October 2021).
7. Sokil, O.H. (2018), Zmist, klasyfikatsiia ta transformatsiia ryzykiv oblikovo-analitychnoho zabezpechennia staloho rozvytku ahrarnykh pidpriemstv. [Content, classification and transformation of risks of accounting and analytical support for sustainable development of agricultural enterprises]. *Mizhnarodnyi naukovo-vyrobnychy zhurnal «Stalyi rozvytok ekonomiky*. № 1 (38). pp. 156 – 165.

8. Upravlinnia ryzykamy ta ekonomichnoiu bezpekoiu: navch.-metod. Posib (2010) / Hudzynskiy O.D., Sudomyr S.M., Hurenko T.O., Haidamak N.V. Kyiv: IPK DSZU, 2010. 237 p.

ЛІТЕРАТУРА

1. Вербицька Г.Л. До визначення поняття «ризик». Економіка України. 2002. № 4. С. 83-87.
2. Гнилицька Л.В. Інформаційне забезпечення ризиками підприємницької діяльності: обліковий аспект. Економічні інновації. 2014. № 57. С. 88-100.
3. Гуренко Т.О. Ризики системи бухгалтерського обліку та управління ними. Бухгалтерський облік, оподаткування та контроль в умовах міжнародної економічної інтеграції: збірник тез доповідей всеукраїнської науково-практичної конференції, 10 жовтня 2019 р. / відп. ред. Є.В. Калюга. Київ: НУБіП України, 2019. С. 28-31.
4. Засадний Б.А. Ризики системи бухгалтерського обліку в умовах застосування МСФЗ. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. № 14. Ч. 1. 2017. С. 111-115.
5. Плиса В.Й. Страхування: навч. посіб. Київ: Каравела, 2005. 392 с.
6. Ризики в управлінні. Юридична енциклопедія у 6 т. / ред. кол. Ю.С. Шемшученко та ін. Київ: Українська енциклопедія ім. М.П. Бажана, 2003. Т. 5. 736 с. ISB № 966-7492-05-2. URL: <https://www.leksika.com.ua> (дата звернення: 15.10.2021).
7. Сокіл О.Г. Зміст, класифікація та трансформація ризиків обліково-аналітичного забезпечення сталого розвитку аграрних підприємств. Міжнародний науково-виробничий журнал «Сталий розвиток економіки». № 1 (38). 2018 С. 156-165.
8. Управління ризиками та економічною безпекою: навч.-метод. посіб. / Гудзинський О.Д., Судомир С.М., Гуренко Т.О., Гайдамак Н.В. Київ: ІПК ДСЗУ, 2010. 237 с.

Тамара Гуренко, к.е.н., доцент

(доцент кафедри обліку та оподаткування, Національний університет біоресурсів і природокористування України)

РИЗИКИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ

В залежності від видів ризиків та їх впливу на виробничу і фінансову діяльність суб'єкта господарювання важливим є проведення моніторингу зовнішнього і внутрішнього середовища, виявлення нових джерел виникнення ризику, оцінка причин, які впливають на зміни ризиків, застосування ефективних методів виявлення і усунення ризиків, розробка варіантів рішень на стадії управління за організаційними, правовими, економічними, фінансовими, екологічними та соціальними аспектами. Бухгалтерський облік є системою забезпечення інформацією управлінського персоналу про діяльність підприємства, відіграє функцію обслуговування для стратегічного менеджменту та допомоги у розробці бюджетів (бюджет виробництва, бюджет постачання, бюджет реалізації, фінансовий бюджет тощо). Для зменшення як економічних, так і бухгалтерських ризиків необхідно складати карти технологічних та інформаційних потоків в системі управління підприємством. Також необхідно враховувати застосування диверсифікації, як ступеню зниження ризику, тобто чіткий розподіл інвестованих засобів між різними об'єктами вкладення капіталу, прийняття багатоцільових рішень в умовах ризику, враховувати вартість і час виникнення та погашення ризику, здійснювати страхування можливих ризиків, розподіл ризиків на зони та їх аналіз (безризикові, допустимого ризику, критичного ризику та катастрофічного ризику), розвиток стратегічного менеджменту. Важливим є рішення, що приймаються в умовах невизначеності, визначення кращих альтернатив з допомогою дерева рішень, проведення оцінки економіко-екологічного стану підприємства з врахуванням ризику, проведення оцінки різних видів робіт на всіх етапах, оптимізація виробничої, соціальної, екологічної та фінансової програм з врахуванням ризику. Суттєве значення відіграє ризик-менеджмент та його розвиток і аналіз для оцінки рівня економічної безпеки підприємства при виникненні ризикових ситуацій.

Ключові слова: облік, ризик, управлінські рішення, бухгалтерський ризик, соціальний ризик, фінансовий ризик, управління ризиками.

DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-104-114

УДК 658; 339.1:378

JEL Classification D4, I23

Оксана Карпенко, д.е.н., проф.

(професор кафедри менеджменту та публічного адміністрування, Заклад вищої освіти Міжнародний науково-технічний університет імені академіка Юрія Бугая)
ORCID ID 0000-0003-2943-1982

Вікторія Каращук, к.т.н., доц.

(доцент кафедри «Електромеханіка та рухомий склад залізниць», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-1956-7555

АНАЛІЗ ВИБОРУ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ СПОЖИВАЧАМИ ОСВІТНІХ ПОСЛУГ ТА ФАКТОРІВ ВПЛИВУ

Конкурентоспроможність закладу вищої освіти залежить від спроможності організації адаптуватися до змін зовнішнього середовища, в тому числі до змін ринку споживачів освітніх послуг. Тому завдання визначення споживчих інтересів щодо освітніх послуг та факторів певного вибору стоїть досить актуально.

У статті досліджено динаміку кількості споживачів освітніх послуг (студентів та випускників) України за певними галузями знань та спеціальностями за період з 2018 по 2020 роки у закладах вищої освіти – інститутах, університетах та академіях. За результатами дослідження встановлено значне скорочення кількості здобувачів вищої освіти. Скорочення кількості студентів зумовлено такими причинами, як демографічні фактори, зміна вимог щодо вступу на деякі спеціальності, скорочення та об'єднання вишів, низькою якістю освіти абітурієнтів, втратою довіри споживачів щодо якості вищої освіти в країні, економічною та політичною кризою в країні та світі та багатьма іншими.

У результаті проведеного аналізу визначено, що найбільший попит у споживачів спостерігається за спеціальностями, що пов'язані з бізнесом, юриспруденцією, охороною здоров'я та інформаційними технологіями. Встановлено, що вибір окремих спеціальностей для споживачів освітніх послуг в першу чергу ґрунтується на таких факторах, як висока заробітна плата, можливість кар'єрного зростання, широкий вибір місця роботи та вакансій, займання посад у гілках центральної влади в країні, у силових структурах, можливість трудової еміграції в країни ЄС та світу та робота за кордоном за отриманою спеціальністю.

У процесі дослідження виявлено, що найбільш запитані категорії фахівців у роботодавці відносяться до робочих спеціальностей та виробництва, продажів та закупок та сфери обслуговування. Встановлено, що потреби ринку праці на сьогоднішній день направлені на збільшення фахівців робітничих спеціальностей на фоні приросту безробітного висококваліфікованого населення, а також молоді, що не працевлаштована після закінчення закладів освіти. Запропоновано розробляти стратегію розвитку закладу вищої освіти з урахуванням, як потреб споживачів, так і вимог ринку праці, щодо змісту та якості підготовки фахівців.

Ключові слова: освітні послуги, споживач, заклад вищої освіти, конкурентоспроможність.

© Карпенко О.О., Каращук В.О., 2021

Постановка проблеми. Успішна фінансова діяльність будь-якого підприємства у великій мірі залежить від попиту споживачів на послуги та товари. Закладу вищої освіти (ЗВО), як підприємству, для проведення успішної бізнес-діяльності необхідно своєчасно аналізувати попит споживачів освітніх послуг стосовно актуальних та запитаних спеціальностей. Орієнтування на ринок споживачів дозволить планувати конкурентну стратегію розвитку підприємства та отримати конкурентні переваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження конкурентоспроможності закладів вищої освіти охоплюють широке коло питань. Науковцями досліджуються такі питання, як вплив міжнародних рейтингів на конкурентоспроможність ЗВО [1], моніторинг ринку освітніх послуг в умовах євроінтеграції [2], оцінка конкурентоспроможності галузі вищої медичної освіти та її закладів в контексті економічної взаємодії [3], розробка методики дослідження конкурентних переваг закладу фахової передвищої освіти на ринку освітніх послуг [4], підвищення конкурентоспроможності ЗВО за рахунок удосконалення системи мотивації праці [5] та багато інших. Але в роботах науковців не достатньо висвітлено питання вибору освітньої послуги з точки зору споживача.

Мета статті полягає у аналізі вибору спеціальностей споживачами освітніх послуг та факторів, що впливають на цей вибір з метою планування стратегії розвитку ЗВО.

Викладення основного матеріалу дослідження. Конкурентоспроможність закладу вищої освіти залежить від спроможності організації адаптуватися до змін зовнішнього середовища, в тому числі до змін ринку споживачів освітніх послуг. Для визначення стану ринку споживачів освітніх послуг та факторів впливу необхідно провести аналіз вибору споживачами окремих спеціальностей. Аналіз підготовки фахівців у ЗВО (тільки університети, академії, інститути) за період 2018-2020 н. р. проводився, як за загальною кількістю студентів, що навчаються у виші так і за кількістю випускників по кожному навчальному року та за відповідними галузями знань. Аналіз загальної кількості студентів та випускників за галузями знань України за 2018-2020 н. р. наведено в табл. 1. На рис.1. показано динаміку кількості студентів, що навчаються у ЗВО та кількості випущених за відповідними галузями знань за 2018-2019 н.р. та 2019-2020 н.р. На рис. 2. показано динаміку кількості осіб, що навчаються та випускників у відсотках за 2018-2020 н.р.

Таблиця 1. Аналіз загальної кількості студентів та випускників за галузями знань в Україні за період 2018-2020 н. р.

Галузь знань	Кількість студентів, осіб	%, до загальної кількості	Кількість випущених із ЗВО, осіб	%, до загальної кількості	Кількість студентів, осіб	%, до загальної кількості	Кількість випущених із ЗВО, осіб	%, до загальної кількості
Навчальний рік								
2018-2019					2019-2020			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Освіта	18970	7,82	12147	7,10	1406	3,58	9372	7,59
Гуманітарні науки та мистецтво	24409	10,07	18033	10,54	1113	2,83	14270	11,56
Соціальні науки, бізнес і право	69825	28,80	56599	33,07	8232	20,96	39654	32,13

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Природничі науки	11866	4,89	6217	3,63	737	1,88	5258	4,26
Інженерія	38823	16,01	28785	16,82	2490	6,34	20209	16,38
Будівництво та архітектура	5865	2,42	4834	2,82	533	1,36	3032	2,46
Транспорт	11269	4,65	10746	6,28	1347	3,43	6445	5,22
Геодезія та землеустрій	1900	0,78	1582	0,92	161	0,41	1014	0,82
Сільське, лісове і рибне господарство та переробка їх продукції	7012	2,89	4262	2,49	921	2,35	2597	2,10
Техніка та енергетика аграрного виробництва	3985	1,64	2785	1,63	531	1,35	1588	1,29
Ветеринарія	2011	0,83	1571	0,92	133	0,34	895	0,73
Охорона здоров'я	35957	14,83	14838	8,67	20892	53,20	13409	10,87
Соціальне забезпечення	1354	0,56	1019	0,60	90	0,23	694	0,56
Сфера обслуговування	6163	2,54	4877	2,85	608	1,55	3847	3,12
Державне управління	-	-	813	0,48	-	-	-	-
Військові науки	926	0,38	624	0,36	7	0,02	244	0,20
Безпека	2142	0,88	1307	0,76	67	0,17	884	0,72
Специфічні категорії	10	0	111	0,06	3	0,01	1	0
Усього	242487	100	171150	100	39271	100	123413	100,0

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6].

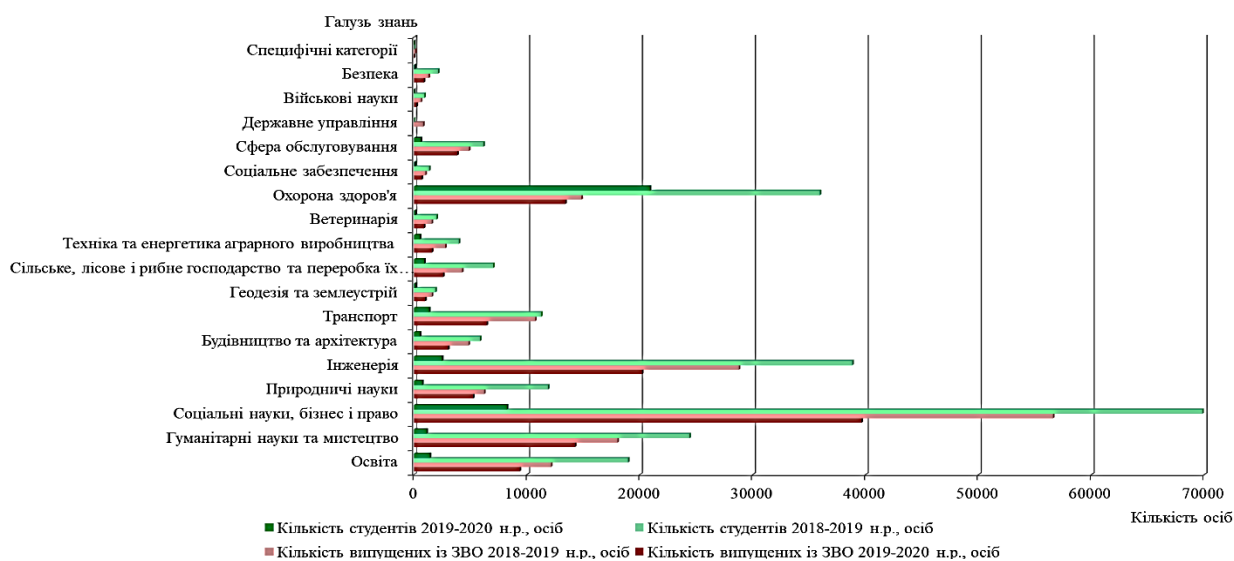


Рис. 1. Динаміка кількості студентів та випускників за відповідними галузями знань за період 2018-2020 н.р.

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6]

Згідно з аналізом у 2019-2020 н. р. загальна кількість студентів у вишах склала 39,271 тис. осіб (що на 203,216 тис. осіб менше ніж у 2018-2019 н. р.), а кількість випускників склала 123,413 тис. осіб (що на 47,737 тис. осіб менше ніж у 2018-2019 н. р.).

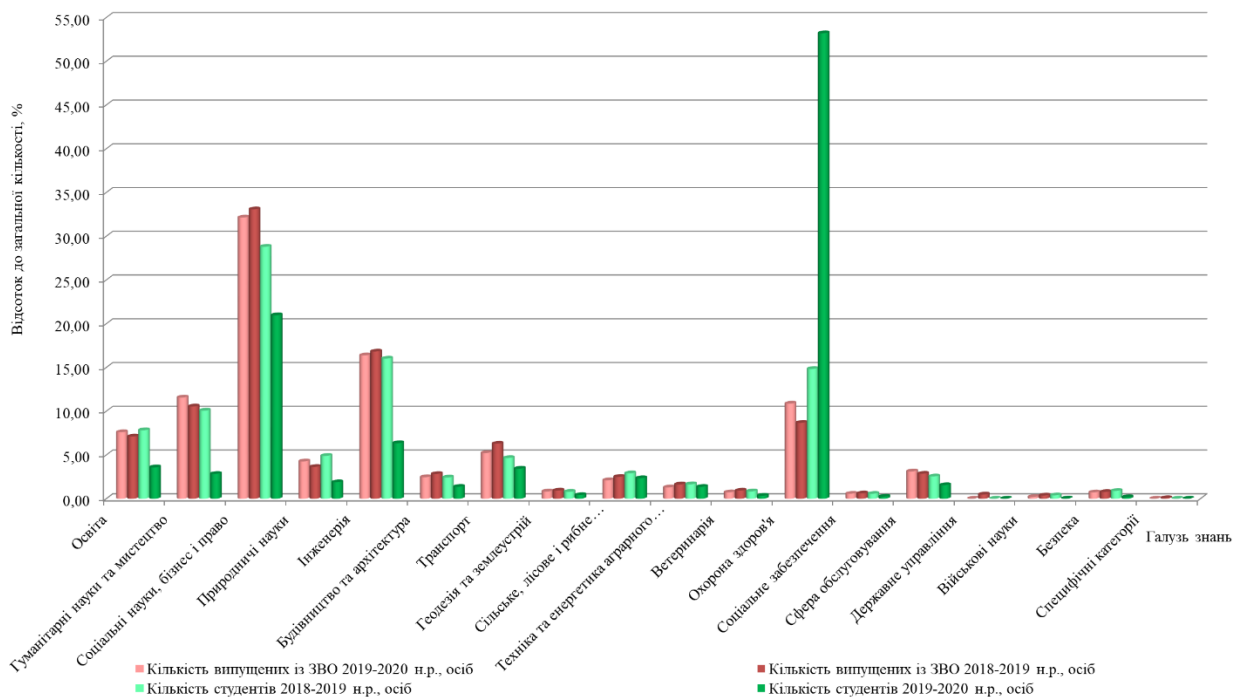


Рис. 2. Відсоткова складова кількості студентів та кількості випускників за відповідними галузями знань у відсотках за період 2018-2020 н.р.

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6]

Скорочення кількості студентів у вишах може бути зумовлено багатьма причинами, такими як, демографічні фактори, зміна вимог щодо вступу на деякі спеціальності, скорочення та об'єднання вишів, низькою якістю освіти абітурієнтів, втратою довіри споживачів щодо якості вищої освіти в країні, економічною та політичною кризою в країні та світі та багатьма іншими.

За результатами аналізу:

у 2018-2019 н. р. найбільша кількість студентів навчається на спеціальностях, що відносяться до таких галузей знань, як:

- соціальні науки, бізнес і право – 69,825 тис. осіб (що складає 28,8% від загальної кількості студентів);
- інженерія – 38,823 тис. осіб (16% від загальної кількості студентів);
- охорона здоров'я – 35,957 тис. осіб (14,83% від загальної кількості студентів).

у 2019-2020 н. р. найбільша кількість студентів навчається на спеціальностях, що відносяться до таких галузей знань, як:

- охорона здоров'я 20,892 тис. осіб (53,2% від загальної кількості студентів);
- соціальні науки, бізнес і право – 8,232 тис. осіб (шо складає 20,96% від загальної кількості студентів);
- інженерія – 2,490 тис. осіб (6,34% від загальної кількості студентів).

Відповідно до аналізу, випускники розподілилися таким чином:

у 2018-2019 н.р.:

- соціальні науки, бізнес і право – 56,599 тис. осіб (що складає 33,07% від загальної кількості студентів);

- інженерія – 28,785 тис. осіб (16,82% від загальної кількості студентів);
- гуманітарні науки та мистецтво – 18,033 тис. осіб (10,54% від загальної кількості студентів).
- охорона здоров'я 14,838 тис. осіб (8,67% від загальної кількості студентів) у 2019-2020 н.р.:
- соціальні науки, бізнес і право – 39,654 тис. осіб (що складає 32,13% від загальної кількості студентів);
- інженерія – 20,209 тис. осіб (16,38% від загальної кількості студентів);
- гуманітарні науки та мистецтво – 14,270 тис. осіб (11,56% від загальної кількості студентів).
- охорона здоров'я 13,409 тис. осіб (10,87% від загальної кількості студентів).

Таким чином за період 2018-2020 н.р. найбільша кількість споживачів освітніх послуг в Україні обирають спеціальності пов'язані з галузями знань «Соціальні науки, бізнес і право», «Інженерія» та «Охорона здоров'я».

Розглянемо найбільші з них це: «Соціальні науки, бізнес і право» та «Інженерія».

В табл. 2 та 3 наведено аналіз вибору спеціальностей у межах галузей знань «Соціальні науки, бізнес і право» та «Інженерія» відповідно за 2018-2020 н. р.

Таблиця 2. Аналіз вибору спеціальностей споживачами освітніх послуг в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» за період 2018-2020 н. р.

Спеціальність	Кількість студентів, осіб	%, до загальної кількості за галузю "Соціальні науки, бізнес і право"	%, до загальної кількості за всіма галузями знань	Кількість випущених із ЗВО, осіб	%, до загальної кількості за галузю "Соціальні науки, бізнес і право"	%, до загальної кількості за всіма галузями знань
1	2	3	4	5	6	7
Соціально-політичні науки	$\frac{7239}{654}$ *	$\frac{10,37}{7,94}$	$\frac{2,99}{1,67}$	$\frac{4814}{4199}$	$\frac{8,51}{10,59}$	$\frac{2,81}{3,4}$
Міжнародні відносини	$\frac{2528}{146}$	$\frac{3,62}{1,77}$	$\frac{1,04}{0,37}$	$\frac{1429}{1325}$	$\frac{2,52}{3,34}$	$\frac{0,83}{1,07}$
Журналістика та інформація	$\frac{2985}{260}$	$\frac{4,27}{3,16}$	$\frac{1,23}{0,66}$	$\frac{1909}{1708}$	$\frac{3,37}{4,31}$	$\frac{1,12}{1,38}$
Право	$\frac{22311}{2982}$	$\frac{31,95}{36,22}$	$\frac{9,20}{7,59}$	$\frac{19316}{13372}$	$\frac{34,13}{33,72}$	$\frac{11,29}{10,84}$
Економіка та підприємництво	$\frac{24810}{2830}$	$\frac{35,53}{34,38}$	$\frac{10,23}{7,21}$	$\frac{22712}{13622}$	$\frac{40,13}{34,35}$	$\frac{13,27}{11,04}$
Менеджмент і адміністрування	$\frac{9952}{1360}$	$\frac{14,25}{16,52}$	$\frac{4,10}{3,46}$	$\frac{6419}{5428}$	$\frac{11,34}{13,69}$	$\frac{3,75}{4,40}$
Усього	$\frac{69825}{8232}$	$\frac{100}{100}$	$\frac{28,80}{2096}$	$\frac{56599}{39654}$	$\frac{100}{100}$	$\frac{33,07}{32,13}$

Примітка. *В чисельнику дані відносяться до 2018-2019 н.р., в знаменнику до 2019-2020 н.р.

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6].

На рис. 3 наведено динаміку студентів та випускників спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» за період 2018-2020 н. р.

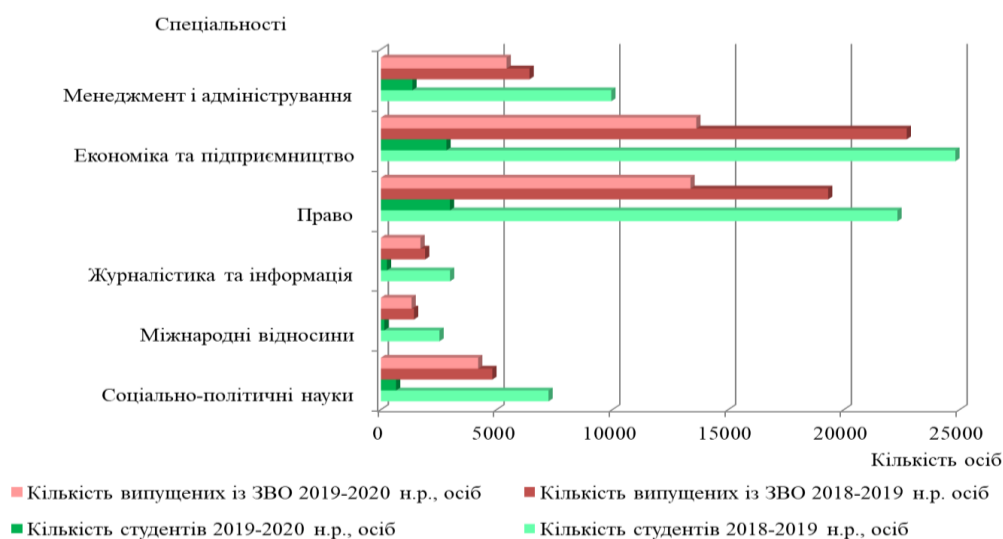


Рис. 3. Динаміка кількості студентів та випускників спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» за період 2018-2020 н. р.

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6]

З табл. 2 та рис.3 зрозуміло, що найбільша кількість здобувачів вищої освіти опановують спеціальності в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» такі, як:

«Економіка та підприємництво» – 24,810 тис. студентів за 2018-2019 н.р., що більше на 21,980 тис. студентів у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 35% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 8,72% всіх здобувачів в країні;

«Право» – 22,311 тис. студентів за 2018-2019 н.р., що більше на 19,329 тис. студентів ніж у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 34,1% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 8,4% всіх здобувачів в країні;

«Менеджмент і адміністрування» – 9,952 тис. студентів, що більше на 8,592 тис. студентів ніж у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 15,39% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 3,78% всіх здобувачів в країні.

Кількість випускників за спеціальностями в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» розподілилися таким чином:

«Економіка та підприємництво» – 22,712 тис. випускників за 2018-2019 н.р., що більше на 9,09 тис. випускників у 2019-2020 н.р. Кількість випускників в процентному відношенні в середньому за два роки складають 37,24% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 12,16% всіх випускників в країні;

«Право» – 19,316 тис. випускників за 2018-2019 н.р., що більше на 5,944 тис. випускників ніж у 2019-2020 н.р. Кількість випускників в процентному відношенні в середньому за два роки складають 33,93% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 11,07% всіх випускників в країні;

«Менеджмент і адміністрування» – 6,419 тис. випускників, що більше на 991 випускників ніж у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 12,52% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 4,08% всіх випускників в країні.

Таблиця 3. Аналіз вибору спеціальностей споживачами освітніх послуг в межах галузі знань «Інженерія» за період 2018-2020 н. р.

Спеціальність	Кількість студентів, осіб	%, до загальної кількості за галузю "Інженерія"	%, до загальної кількості за всіма галузями знань	Кількість випущених із ЗВО, осіб	%, до загальної кількості за галузю "Інженерія"	%, до загальної кількості за всіма галузями знань
Інформатика та обчислювальна техніка	<u>11768</u> 569	<u>30,31</u> 22,85	<u>4,85</u> 1,45	<u>7347</u> 6623	<u>25,52</u> 32,77	<u>4,29</u> 5,37
Автоматика та управління	<u>2944</u> 155	<u>7,58</u> 6,22	<u>1,21</u> 0,39	<u>2088</u> 1400	<u>7,25</u> 6,93	<u>1,22</u> 1,13
Розробка корисних копалин	<u>1782</u> 57	<u>4,59</u> 2,29	<u>0,73</u> 0,15	<u>1634</u> 1094	<u>5,68</u> 5,41	<u>0,95</u> 0,89
Металургія та матеріалознавство	<u>808</u> 80	<u>2,08</u> 3,21	<u>0,33</u> 0,20	<u>601</u> 384	<u>2,09</u> 1,90	<u>0,35</u> 0,31
Машинобудування та матеріалобробка	<u>5527</u> 391	<u>14,24</u> 15,70	<u>2,28</u> 1,00	<u>4503</u> 2957	<u>15,64</u> 14,63	<u>2,63</u> 2,40
Енергетика та енергетичне машинобудування	<u>1357</u> 137	<u>3,50</u> 5,50	<u>0,56</u> 0,35	<u>795</u> 591	<u>2,76</u> 2,92	<u>0,46</u> 0,48
Електротехніка та електромеханіка	<u>3552</u> 337	<u>9,15</u> 13,53	<u>1,46</u> 0,86	<u>2575</u> 1802	<u>8,95</u> 8,92	<u>1,50</u> 1,46
Електроніка	<u>875</u> 41	<u>2,25</u> 1,65	<u>0,36</u> 0,10	<u>566</u> 408	<u>1,97</u> 2,02	<u>0,33</u> 0,33
Радіотехніка, радіоелектронні апарати та зв'язок	<u>2315</u> 190	<u>5,96</u> 7,63	<u>0,95</u> 0,48	<u>1840</u> 1193	<u>6,39</u> 5,90	<u>1,08</u> 0,97
Метрологія	<u>621</u> 27	<u>1,60</u> 1,08	<u>0,26</u> 0,07	<u>534</u> 215	<u>1,86</u> 1,06	<u>0,31</u> 0,17
Авіаційна та ракетно-космічна техніка	<u>449</u> 33	<u>1,16</u> 1,33	<u>0,19</u> 0,08	<u>251</u> 177	<u>0,87</u> 0,88	<u>0,15</u> 0,14
Морська техніка	<u>152</u> 11	<u>0,39</u> 0,44	<u>0,06</u> 0,03	<u>140</u> 41	<u>0,49</u> 0,20	<u>0,08</u> 0,03
Хімічна технологія та інженерія	<u>1173</u> 63	<u>3,02</u> 2,53	<u>0,48</u> 0,16	<u>788</u> 486	<u>2,74</u> 2,40	<u>0,46</u> 0,39
Біотехнологія	<u>753</u> 85	<u>1,94</u> 3,41	<u>0,31</u> 0,22	<u>353</u> 289	<u>1,23</u> 1,43	<u>0,21</u> 0,23
Видавничо-поліграфічна справа	<u>458</u> 19	<u>1,18</u> 0,76	<u>0,19</u> 0,05	<u>438</u> 254	<u>1,52</u> 1,26	<u>0,26</u> 0,21
Текстильна та легка промисловість	<u>426</u> 6	<u>1,10</u> 0,24	<u>0,18</u> 0,02	<u>581</u> 318	<u>2,02</u> 1,57	<u>0,34</u> 0,26
Харчова промисловість та переробка СГ продукції	<u>3684</u> 288	<u>9,49</u> 11,57	<u>1,52</u> 0,73	<u>3587</u> 1841	<u>12,46</u> 9,11	<u>2,10</u> 1,49
Оброблювання деревини	<u>179</u> 1	<u>0,46</u> 0,04	<u>0,07</u> 0,00	<u>164</u> 136	<u>0,57</u> 0,67	<u>0,10</u> 0,11
Усього	<u>38823</u> 2490	<u>100</u> 100,00	<u>16,0</u> 6,34	<u>28785</u> 20209	<u>100</u> 100	<u>16,82</u> 16,38

Примітка. *В чисельнику дані відносяться до 2018-2019 н.р., в знаменнику – до 2019-2020 н.р.

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6].

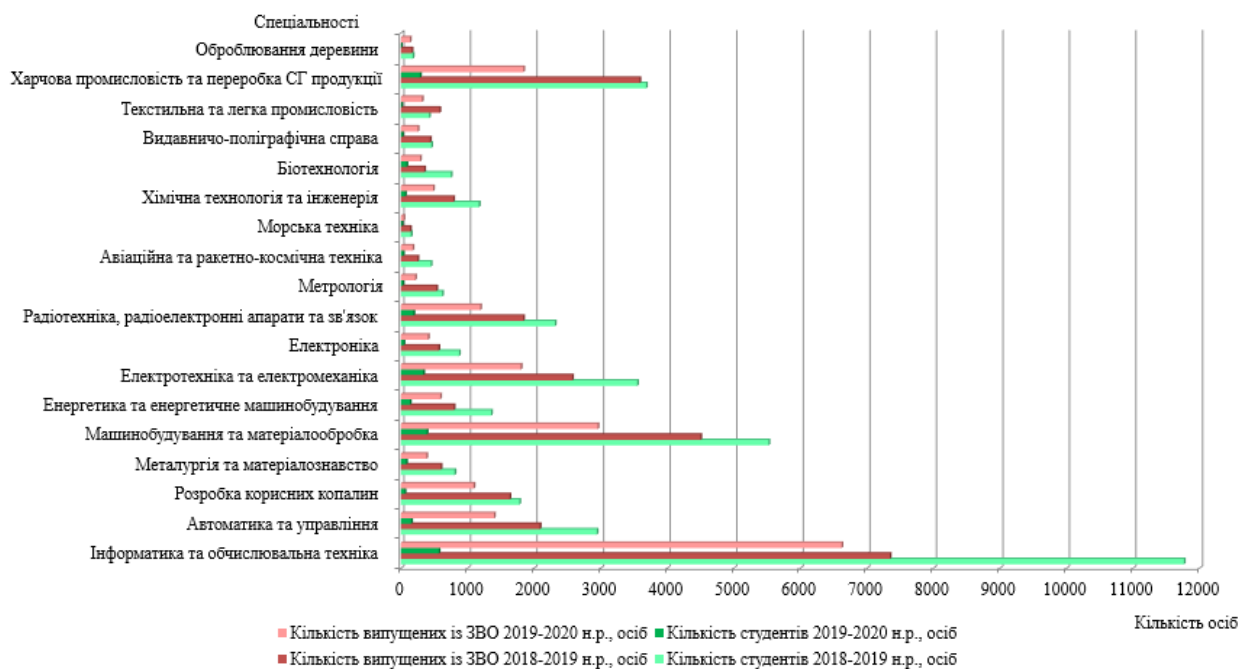


Рис. 4. Динаміка кількості студентів та випускників спеціальностей в межах галузі знань «Інженерія» за період 2018-2020 н. р.

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [6]

Проаналізуємо дані табл. 3 та рис.4. Найбільша кількість здобувачів вищої освіти опановують спеціальності в межах галузі знань «Інженерія» це:

«Інформатика та обчислювальна техніка» – 11,768 тис. студентів за 2018-2019 н.р., що більше на 11,199 тис. студентів у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 26,58% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Інженерія» та 3,15% всіх здобувачів в країні;

«Машинобудування та металообробка» – 5,527 тис. студентів за 2018-2019 н.р., що більше на 5,136 тис. студентів ніж у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 14,97% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Інженерія» та 1,64% всіх здобувачів в країні;

«Харчова промисловість та переробка сільгосппродукції» – 3,684 тис. студентів, що більше на 3,396 тис. студентів ніж у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 10,53% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Інженерія» та 1,13% всіх здобувачів в країні;

«Електротехніка та електромеханіка» – 3,552 тис. студентів, що більше на 3,215 тис. студентів ніж у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 11,34% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Інженерія» та 1,16% всіх здобувачів в країні.

Кількість випускників за спеціальностями в межах галузі знань «Інженерія» розподілилися наступним чином:

«Інформатика та обчислювальна техніка» – 7,347 тис. випускників за 2018-2019 н.р., що більше на 724 випускників у 2019-2020 н.р. Кількість випускників в процентному відношенні в середньому за два роки складають 29,15% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Інженерія» та 4,83% всіх випускників країни;

«Машинобудування та металообробка» – 4,503 тис. випускників за 2018-2019 н.р., що більше на 1,546 тис. випускників ніж у 2019-2020 н.р. Кількість випускників в процентному відношенні в середньому за два роки складають 15,14% від усіх

спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 2,51% всіх випускників в країні;

«Харчова промисловість та переробка сільгосппродукції» – 3,587 тис. випускників, що більше на 1,746 тис. випускників ніж у 2019-2020 н.р. Кількість здобувачів в процентному відношенні в середньому за два роки складають 10,79% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 1,79% всіх випускників в країні.

«Електротехніка та електромеханіка» – 2,575 тис. випускників, що більше на 773 випускників ніж у 2019-2020 н. р. Кількість випускників в процентному відношенні в середньому за два роки складають 8,93% від усіх спеціальностей в межах галузі знань «Соціальні науки, бізнес і право» та 1,48% всіх випускників в країні.

В результаті проведеного аналізу найбільший попит серед здобувачів вищої освіти в Україні за період 2018-2020 р.р. мають такі спеціальності, як:

«Економіка та підприємництво» – 8,72%/12,16% (всіх студентів/випускників країни);

«Право» – 8,4%/11,07% (всіх студентів/ випускників країни);

«Медицина» – 26,51%/7,07% (всіх студентів/випускників країни);

«Інформатика та обчислювальна техніка» – 3,15%/4,83% (всіх студентів/ випускників країни) та «Менеджмент і адміністрування» – 3,78%/4,08% (всіх студентів/ випускників країни).

Вибір окремих спеціальностей для споживачів освітніх послуг в першу чергу ґрунтується на таких факторах, як висока заробітна плата, можливість кар'єрного зростання, широкий вибір місця роботи та вакансій, займання посад у гілках центральної влади в країні, у силових структурах, можливість трудової еміграції в країни ЄС та світу та робота за кордоном за отриманою спеціальністю.

Разом з тим найбільша потреба у роботодавців по всій країні (за інформацією сайту пошуку роботи Work.ua [7]) розподілилася за такими категоріями кадрів, як:

робочі спеціальності, виробництво – 14647 вакансій;

продаж, закупівлі – 13094 вакансій;

сфера обслуговування – 11319 вакансій.

Найбільш популярними є посади: менеджера з продажу (6705 вакансій), менеджера зі збуту (6699 вакансій) та онлайн-консультанта (6389 вакансій).

Середня заробітна платня (аналіз 80431 вакансій) за категоріями розподілилася наступним чином:

топ-менеджмент, керівництво вищої ланки – 21,128 тис. грн.

культура, музика, шоу-бізнес – 17,164 тис. грн.

нерухомість – 17,231 тис. грн.

Найбільша середня заробітна плата у вакансій «Country manager» та «Інформаційний директор» – 50 тис. грн., «Поліграфолог» – 40 тис. грн., «Директор (ІТ)» – 38 тис. грн.

Згідно з вищезначеним можливо стверджувати, що вибір споживачів освітніх послуг у виборі спеціальності в першу чергу ґрунтується на основі рівня заробітної плати за обраною професією та широкими можливостями для працевлаштування. Але також зрозуміло, що країна наразі потребує більше фахівців робочих спеціальностей, а не спеціалістів з вищою освітою. За даними служби статистики України [8] безробітне населення у віці 15 – 70 років у 2020 році складає 1674, 2 тис. осіб, з них не працевлаштовані після закінчення закладів освіти – 9,3 тис. осіб.

Висновки та пропозиції. За результатами проведеного аналізу виявлено значне скорочення здобувачів вищої освіти, що є результатом таких факторів, як демографічні, зміна вимог щодо вступу на деякі спеціальності, скорочення та об'єднання вишів, низькою якістю освіти абітурієнтів, втратою довіри споживачів щодо якості вищої освіти в країні, економічною та політичною кризою в країні та світі та багатьма іншими.

Найбільший попит у споживачів спостерігається за спеціальностями, що пов'язані з бізнесом, юриспруденцією, охороною здоров'я та розробкою інженерного та програмного забезпечення. Вибір цих спеціальностей обґрунтований в першу чергу рівнем заробітних плат та можливістю подальшого працевлаштування.

З іншого боку потреби ринку праці на сьогоднішній день направлені на збільшення фахівців робітничих спеціальностей, крім того в останні роки спостерігається приріст безробітного висококваліфікованого населення, а також молоді, що не працевлаштована після закінчення закладів освіти. Це може говорити в першу чергу про низьку якість підготовки фахівців.

Підсумовуючи вищезначене у закладі вищої освіти повинна розроблятися стратегія розвитку організації з урахуванням як потреб споживачів, так і вимог ринку праці, щодо змісту та якості підготовки фахівців.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пархоменко Н.О. Вплив міжнародних рейтингів на конкурентоспроможність закладів вищої освіти. *Ефективна економіка*. 2020. №3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7738> (дата звернення 28.08.2021). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.3.76.
2. Заблодська І.В., Плетньов М.В., Заблодська Д.В. Результати моніторингу ринку освітніх послуг в умовах євроінтеграції: регіональний аспект. *Ефективна економіка*. 2017. №12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6374> (дата звернення 27.08.2021).
3. Гуцалюк О.М., Наволокіна А.С. Оцінка конкурентоспроможності галузі вищої медичної освіти та її закладів в контексті економічної взаємодії. *Ефективна економіка*. 2018. №5. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/5_2018/85.pdf (дата звернення 28.08.2021).
4. Зінчук Н. А. Методика дослідження конкурентних переваг закладу фахової передвищої освіти на ринку освітніх послуг. *Ефективна економіка*. 2020. №3. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/64.pdf (дата звернення 28.08.2021). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.3.62.
5. Карпенко О.О., Гатченко В.О. Удосконалення системи мотивації праці у закладах вищої освіти з метою підвищення конкурентоспроможності на ринку освітніх послуг. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління»*. 2019. Вип. 43-44. С.79-86.
6. Вища освіта в Україні у 2018 році. Вища освіта в Україні у 2019 році. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 27.07.2021).
7. Інформація сайту пошуку роботи Work.ua. URL: <https://www.work.ua/ru/jobs/by-titles/by-category/> (дата звернення 30.06.2021).
8. Безробіття населення (за методологією МОП) за причинами незайнятості у 2010-2020 рр. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 30.06.2021).

REFERENCES

1. Parkhomenko N.O. (2020), Vplyv mizhnarodnykh reitynhiv na konkurentospromozhnist zakladiv vyshchoi osvity [The impact of international rankings on the competitiveness of higher education institutions. *Efektivna ekonomika*. Vol. 3. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7738> (Accessed 28 May 2021). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.3.76.
2. Zablodska I.V., Pletnov M.V., Zablodska D.V. (2017), Rezultaty monitorynhu rynku osvitnikh posluh v umovakh yevrointehratsii: rehionalnyi aspekt [The results of monitoring the market of educational services in the context of European integration: a regional aspect]. *Efektivna ekonomika*. Vol. 12. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6374> (Accessed 27 May 2021)
3. Hutsaliuk O.M., Navolokina A.S. (2018), Otsinka konkurentospromozhnosti haluzi vyshchoi medychnoi osvity ta yii zakladiv v konteksti ekonomichnoi vzaiemodii [Assessment of the competitiveness of the field of higher medical education and its institutions in the context of economic cooperation]. *Efektivna ekonomika*. Vol. 5. Available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/5_2018/85.pdf (Accessed 28 May 2021)
4. Zinchuk N.A. (2020), Metodyka doslidzhennia konkurentnykh perevah zakladu fakhovoi peredvyshchoi osvity na rynku osvitnikh posluh [Methods of research of competitive advantages of the institution of professional higher education in the market of educational services]. *Efektivna ekonomika*. Vol. 3. Available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/64.pdf (data zvernennia 28.05.2021). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.3.62.

5. Karpenko O.O., Hatchenko V.O. (2019), Udoskonalennia systemy motyvatsii pratsi u zakladakh vyshchoi osvity z metoiu pidvyshchennia konkurentospromozhnosti na rynku osvitnikh posluh [Improving the system of work motivation in higher education institutions in order to increase competitiveness in the market of educational services]. Zbirnyk naukovykh prats DUIT. Seriya «Ekonomika i upravlinnia». Vol. 43-44, pp.79-86.
6. Vyshcha osvita v Ukraini u 2018 rotsi. Vyshcha osvita v Ukraini u 2019 rotsi. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 24 April 2021)
7. Informatsiia сайту poshuku roboty Work.ua. Available at: <https://www.work.ua/ru/jobs/by-titles/by-category/> (Accessed 30 April 2021)
8. Bezrobittia naselennia (za metodolohiieiu MOP) za prychnamy nezainiatosti u 2010-2020 rr. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 28 May 2021).

**Oksana Karpenko, Doctor of Sciences in Economics, professor
(Professor of Department «Management and Public administration», Academician
Y.Bugay International Scientific And Technical University, Higher Educational Institution)**

**Karashchuk Viktoriia, Ph.D., Associate Professor,
(Associate Professor, Department of Electromechanics and Railway Rolling Stock, State
University of Infrastructure and Technologies)**

ANALYSIS OF CHOICE OF SPECIALTIES BY CONSUMERS OF EDUCATIONAL SERVICES AND FACTORS OF INFLUENCE

The competitiveness of a higher education institution depends on the ability of the organization to adapt to changes in the external environment, including changes in the market of consumers of educational services. Therefore, the task of determining consumer interests in educational services and factors of choice is quite relevant.

The article examines the dynamics of the number of consumers of educational services (students and graduates) of Ukraine in certain fields of knowledge and specialties for the period from 2018 to 2020 in higher education institutions - institutes, universities and academies. The study found a significant reduction in the number of applicants for higher education. The reduction in the number of students is due to such factors as demographic factors, changing requirements for admission to certain specialties, reduction and merging of universities, poor quality of education, loss of consumer confidence in the quality of higher education in the country, economic and political crisis in the country and the world. many others.

The analysis shows that the greatest demand from consumers is observed in specialties related to business, law, health care and information technology. It is established that the choice of certain specialties for consumers of educational services is primarily based on such factors as high wages, career opportunities, a wide choice of jobs and vacancies, holding positions in the central government in the country, in law enforcement agencies, the possibility labor emigration to the EU and the world and work abroad in the specialty.

In the course of the research it was revealed that the most demanded categories of specialists in the employer belong to working specialties and production, sales and purchases and services. It is established that the needs of the labor market today are aimed at increasing the number of workers in the background of the growing unemployed highly qualified population, as well as young people who are not employed after graduation. It is proposed to develop a strategy for the development of higher education institutions, taking into account both the needs of consumers and the requirements of the labor market in terms of content and quality of training.

Keywords: educational services, consumer, institution of higher education, competitiveness.

Георгій Ковбатюк*(аспірант, Державний університет інфраструктури та технологій)*

ORCID ID 0000-0001-8140-4506

РОЛЬ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ В ДОСЯГНЕННІ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

У статті проаналізовано історичні етапи розвитку процесів поєднання торгівлі та охорони навколишнього середовища. Обґрунтовано важливу роль міжнародної торгівлі у досягненні цілей сталого розвитку. Визначено, що у сучасних умовах важливого значення набуває збалансований розвиток компонентів міжнародної торгівлі - економічного, соціального та екологічного.

Проаналізовано досвід Європейського Союзу, головною метою торговельної політики якого є поєднання економічного розвитку з соціальною справедливістю, високими трудовими та екологічними стандартами, прагнення до використання міжнародної торгівлі та інвестицій в якості засобу досягнення цілей сталого розвитку. З'ясовано вимоги до торговельних угод, підходи до реалізації цілей сталого розвитку в контексті торгівлі та види оцінки впливу торгівлі на довкілля за етапами укладання торговельних угод.

Проаналізовано основні положення Глави 13 «Торгівля та сталий розвиток» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, які регламентують сучасні торгові відносини та вимагають інтеграції екологічних питань та питань сталого розвитку у процес формування та імплементації державної політики, включаючи торговельну політику, оскільки наявність у торговельних угодах екологічної складової має бути чітко сформульована та закріплена на стратегічному рівні.

Таким чином, Україна повинна пришвидшити темпи апроксимації свого законодавства до норм та стандартів Європейського Союзу відповідно до вимог, закріплених Угодою про асоціацію. Законодавство, що приймається на виконання Угоди, повинно враховувати національні особливості та застосовувати такі механізми, які працюватимуть в Україні на практиці, а не лише слугуватимуть для підтвердження виконання зобов'язань.

Реалізація визначених напрямів торговельної політики забезпечить ефективність функціонування національної економічної системи в сучасних умовах.

Ключові слова: міжнародна торгівля; сталий розвиток; оцінка впливу; імплементація торговельної політики.

Постановка проблеми. Сьогодення в світі найбільш актуальними є проблеми економічного та соціального характеру, а також проблеми, що пов'язані зі станом навколишнього середовища. З метою запобігання цим негативним проявам були сформовані Цілі сталого розвитку, які визначають глобальні пріоритети зростання до 2030 року. Не остання роль у вирішенні тріади даних проблем належить міжнародній торгівлі, що знайшло своє відображення у певних нормативних документах як міжнародного, так і національного рівнів. Збалансований розвиток компонентів

© Ковбатюк Г.О., 2021

міжнародної торгівлі – економічного, соціального та екологічного – також вимагає уваги у міжнародному науковому просторі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом питанням сталого розвитку присвячена досить велика кількість наукових праць. Серед вчених, які нині концентрують свою увагу на концептуальних питаннях сталого розвитку, варто назвати Р. Сивака [1], В. В. Трофімову [2], Г. С. Домарадзьку, М. Б. Фурман [3], В. Д. Невесенка [4], Т. В. Пилипенко [5]. Питання розвитку міжнародних відносин та міжнародної торгівлі в контексті сталого розвитку досліджували у своїх працях О. Федунь [6], О. Г. Михайленко [7], М. Ю. Макаренко [8] та інші науковці.

В той же час значення та місце міжнародної торгівлі у досягненні цілей сталого розвитку ще недостатньо висвітлені в працях науковців та потребують подальшого вивчення.

Метою статті є визначення ролі міжнародної торгівлі у досягненні цілей сталого розвитку.

Викладення основного матеріалу дослідження. Активне обговорення зв'язку торгівлі та охорони навколишнього середовища розпочалось у 70-х роках минулого сторіччя. У 1972 році ООН провела в Стокгольмі конференцію з питань навколишнього середовища, під час якої було представлено результати дослідження «Контроль за викидами підприємств та міжнародна торгівля», підготовленого Секретаріатом Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (ГАТТ). Основним питанням дослідження був «зелений протекціонізм», а саме: можливість впровадження заходів екологічної політики, що можуть створити перешкоди для торгівлі [9].

Можна відокремити кілька важливих етапів розвитку взаємовідносин між торгівлею та охороною навколишнього середовища, сутність яких наведена в таблиці 1, та свідчить про важливість цього зв'язку.

Таблиця 1. Історичні етапи розвитку взаємозв'язку торгівлі та охорони навколишнього середовища

Роки	Зміст
1	2
1973-1979	Відбулися торговельні переговори у Токіо, учасники якого серед іншого обговорювали можливість виникнення перешкод для торгівлі внаслідок запровадження екологічних заходів у формі технічних регламентів та стандартів. За результатами було прийнято багатосторонню Угоду про технічні бар'єри в торгівлі, відому як «Кодекс стандартів».
1982-1989	Розвинені країни експортували продукцію, продаж якої на внутрішньому ринку був заборонений із міркувань екологічної безпеки або захисту здоров'я та безпеки. Обмеженість інформації щодо цієї продукції не дозволяла приймати обґрунтовані рішення стосовно експорту. У зв'язку з цим на міністерській зустрічі ГАТТ країни-члени вирішили дослідити заходи, необхідні для контролю експорту продукції, забороненої на внутрішньому ринку з міркувань нанесення шкоди життю чи здоров'ю людей, тварин, рослин та довкіллю. Це призвело до створення в 1989 році робочої групи з питань експорту забороненої на внутрішньому ринку продукції та інших небезпечних речовин.
1987	Міжнародна комісія ООН із навколишнього середовища й розвитку оприлюднила доповідь «Наше спільне майбутнє», відому також як Брундтландська доповідь, якою було запроваджено термін «сталий розвиток». У доповіді бідність названо однією з головних причин погіршення навколишнього середовища та висловлено припущення, що прискорення економічного зростання, яке частково пов'язано із збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, може сприяти подоланню фактору, відомого як «забруднення бідністю».
1991	Торговельна суперечка, що виникла між Мексикою та США, висвітлила зв'язок між політикою охорони навколишнього середовища та торгівлею на

1	2
	практичному рівні. Питання стосувалось заборони США імпорту тунця з Мексики, який виловлювався в спосіб, відомий як «гаманцевий невід» («purse seine»), що призводило до загибелі дельфінів. Мексика звернулась до ГАТТ, навівши докази, що ця заборона не відповідає правилам міжнародної торгівлі. Експертна група підтримала Мексику, але доповідь експертної групи не була затверджена через критику екологічних груп через те, що торговельні правила створили перешкоди для захисту довкілля.
1994	Було підписано Маракешську угоду про заснування Світової організації торгівлі (СОТ), у преамбулі якої робиться наголос на важливості сталого розвитку. Зокрема, було зазначено, що торгівля та економічна діяльність повинні проводитись із урахуванням покращення стандартів життя, оптимального використання світових ресурсів відповідно до цілей сталого розвитку (захисту та збереження навколишнього середовища). Також у Маракеші міністри підписали Рішення про торгівлю та охорону навколишнього природного середовища, відповідно до якого було створено Комітет СОТ із питань торгівлі та навколишнього середовища.

Джерело: складено автором за [9]

У результаті концепція «сталого розвитку» чітко встановила зв'язок між захистом навколишнього середовища та розвитком у широкому розумінні, включаючи торговельну політику.

Ці ідеї знайшли відображення у відповідних міжнародних та національних документах, що регулюють зовнішньоторговельні відносини.

Особливу увагу поєднанню цілей сталого розвитку та виробничих, торговельних і споживчих процесів приділяють у Європейському Союзі (ЄС). Європейське право вимагає, щоб усі політики ЄС, включаючи торговельну, сприяли сталому розвитку [10]. Відповідно, головною метою торговельної політики ЄС є поєднання економічного розвитку з соціальною справедливістю, високими трудовими та екологічними стандартами, прагнення до використання міжнародної торгівлі та інвестицій в якості засобу досягнення цілей сталого розвитку.

Для досягнення даної мети торговельні угоди ЄС містять спеціальні положення щодо торгівлі і сталого розвитку. Дані вимоги наведені на рис. 1.



Рис. 1. Вимоги щодо торговельних угод в умовах сталого розвитку

Джерело: складено автором на основі [10]

Для досягнення цілей сталого розвитку в контексті торгівлі існує два можливих шляхи (рис. 2). Вони враховують особливості торговельних партнерів, роль громадянського суспільства та міжнародних експертів. Модель з санкціями стимулює партнерів повністю виконувати положення угод.

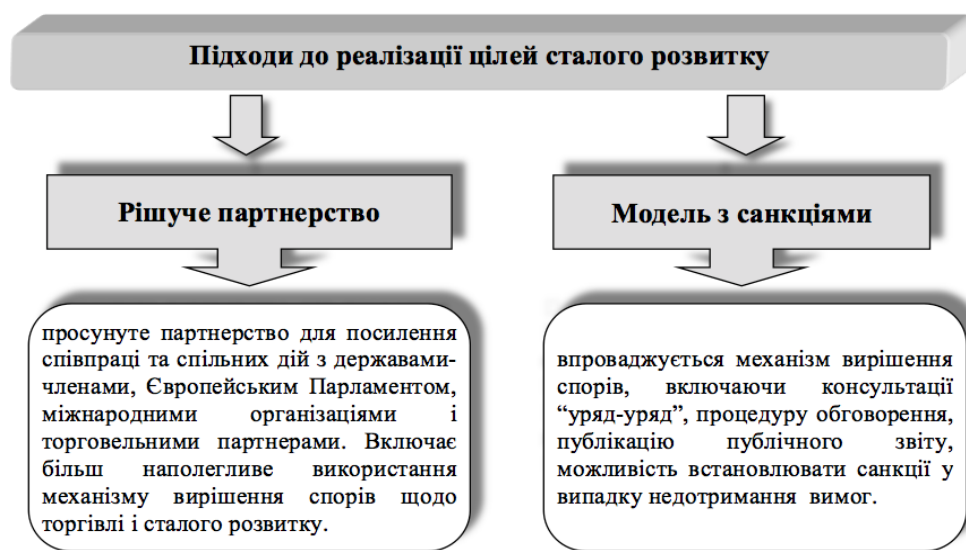


Рис. 2. Підходи до реалізації цілей сталого розвитку в контексті торгівлі

Джерело: складено автором на основі [10]

Правила торгівлі та стійкого розвитку включають торгові угоди ЄС з такими країнами як Канада, Грузія, Японія, країнами – членами МЕРКОСУР, Південна Корея, Сингапур та іншими. Між ЄС та цими країнами заключені відповідні угоди, що висвітлюють та законодавчо закріплюють дані правила [11].

Торгові відносини ЄС і України регулюються положеннями Глави 13 «Торгівля та сталий розвиток» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, які визначають:

основні засади політики Сторін у сфері захисту навколишнього середовища, соціальній сфері, розвитку міжнародної торгівлі з метою сприяння сталому розвитку;

регулювання національних рівнів захисту навколишнього середовища та праці та наближення Україною свого відповідного законодавства у цих сферах до *acquis* ЄС;

забезпечення та реалізацію багатосторонніх трудових стандартів, що сприяють сталому розвитку;

забезпечення та реалізацію багатосторонніх угод з охорони навколишнього середовища, що сприяють сталому розвитку;

регулювання торгівлі на користь сталого розвитку, зокрема торгівлі лісовою продукцією та торгівлі рибною продукцією;

підтримку рівнів захисту праці та навколишнього середовища;

створення інститутів громадянського суспільства з питань сталого розвитку, що складаються із незалежних представницьких громадських організацій

механізм моніторингу виконання зазначеної глави через Підкомітет з питань торгівлі та сталого розвитку, що складається із вищих посадових осіб;

окреслено функціонування Групи експертів, а також закріплені положення щодо співробітництва у сфері торгівлі та сталого розвитку [12].

Треба зазначити, що в Україні екологічні питання та питання сталого розвитку належним чином не інтегровані в процес формування та імплементації державної

політики, включаючи торговельну політику. Тому питання довкілля та сталого розвитку мають бути чітко закріплені в торговельній політиці. Наявність у торговельних угодах екологічної складової не може залежати лише від політики та підходів іншої сторони (ЄС, Канади та ін.). Її необхідність має бути чітко сформульована та закріплена на стратегічному рівні, а також включати перелік актуальних питань.

Також необхідно здійснювати оцінку впливу міжнародної торгівлі на сталість. Методологія проведення оцінки впливу на довкілля повинна врахувати кращі практики інших держав, розроблятися із залученням усіх стейкхолдерів, а процес проведення має бути відкритий і забезпечувати участь громадськості.

Так, наприклад, в Європейському Союзі є чотири види оцінки впливу торгівлі (рис. 3).

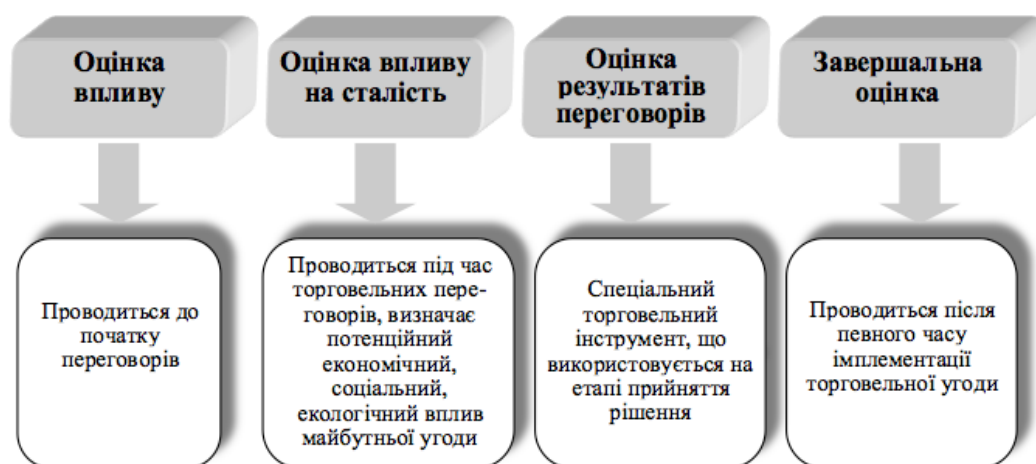


Рис. 3. Види оцінки впливу торгівлі на довкілля

Джерело: складено автором на основі [10]

Такі оцінки є важливими елементами прогнозування та реальної оцінки впливу угоди, зокрема, на довкілля.

Висновки. Таким чином, Україна повинна активно імплементувати основні положення Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, розробити або адаптувати інструменти оцінки впливу торгівлі на сталий розвиток та довкілля, як його складову частину.

Питання збільшення експорту України на ринок ЄС тісно пов'язане із питанням встановлення високих європейських стандартів з охорони навколишнього середовища. Відповідно до положень Глави «Торгівля та сталий розвиток» Угоди про асоціацію, сторони гарантують, що їхнє законодавство забезпечує високі рівні охорони довкілля та докладають зусиль для подальшого вдосконалення законодавства.

Україна повинна пришвидшити темпи апроксимації свого законодавства до норм та стандартів ЄС відповідно до вимог, закріплених Угодою про асоціацію. Законодавство, що приймається на виконання Угоди, повинно враховувати національні особливості та застосовувати такі механізми, які працюватимуть в Україні на практиці, а не лише слугуватимуть для підтвердження виконання зобов'язань.

ЛІТЕРАТУРА

1. Сивак Р. Концепція сталого розвитку світового господарства та трансформація системи цінностей з позицій наукових розвідок. *Вісник THEV*. 2015. № 4. С. 95-103.
2. Трофімова В.В. Концепція сталого розвитку як основа постіндустріальних моделей розвитку. *Інвестиції: практика та досвід*. 2010. № 8. С. 33-37.

3. Домарадзька Г.С., Фурман М.Б. Реалізація “концепції сталого розвитку” в Україні, як передумова ефективної інтеграції в світову економіку. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2012. № 748. С. 350-356.
4. Невесенко В.Д. Проблеми сталого розвитку світової економіки в умовах екологічних викликів. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2010. Випуск 18. Ч.1. С. 275-281.
5. Пилипенко Т.В. Концепція сталого розвитку як ключова парадигма сучасних глобалізаційних трансформацій. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 3. С. 611-613.
6. Федунь О. Екологізація міжнародних відносин у контексті сталого розвитку. *Вісник Львівського університету. Серія міжнародні відносини*. 2012. Вип. 30. С. 78–86.
7. Михайленко О.Г. Особливості міжнародної торгівлі сільськогосподарськими товарами у контексті сталого розвитку. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2014. Вип. 122. Частина I. С.165-178.
8. Макаренко М.Ю. Комплексна оцінка торговельно-економічних відносин України та Республіки Італії у контексті сталого розвитку. *Ефективна економіка*. 2013. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2070> (дата звернення: 10.11.2021).
9. Екологічні питання у торговельній політиці ЄС та України: шлях до сталого розвитку. Аналітичний документ. Ресурсно-аналітичний центр "Суспільство і довкілля". 2017. 38 с.
10. Міжнародна торгівля та навколишнє середовище. Серія статей «Розуміємо ключові питання торговельної політики». Вип. 1. Київ, Інститут економічних досліджень і політичних консультацій. 2014. 22 с. URL : http://www.ier.com.ua/files//publications/Books/1.Trade_Environment.pdf (дата звернення: 10.11.2021).
11. An official website of the European Union. URL : <https://ec.europa.eu/trade/policy/policy-making/sustainable-development/> (дата звернення: 10.11.2021).
12. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#top (дата звернення: 10.11.2021).

REFERENCES

1. Syvak R. (2015), “Kontseptsiiia staloho rozvytku svitovoho hospodarstva ta transformatsiia systemy tsinnostey z pozytsiy naukovykh rozvidok” [The concept of sustainable development of the world economy and the transformation of the value system from the standpoint of scientific research]. *Visnyk TNEU*. Vol. 4. pp. 95-103.
2. Trofimova V.V. (2010), “Kontseptsiiia staloho rozvytku yak osnova postindustrialnykh modeley rozvytku. Investytsii: praktyka ta dosvid” [The concept of sustainable development as the basis of post-industrial development models]. vol. 8. pp. 33-37.
3. Domaradzka H.S., Furman M.B. “Realizatsiia “kontseptsii staloho rozvytku” v Ukraïni, yak peredumova efektyvnoi intehratsii v svitovu ekonomiku” [Implementation of the "concept of sustainable development" in Ukraine as a prerequisite for effective integration into the world economy]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska politehnika". Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia i problemy rozvytku*. 2012. Vol. 748. pp. 350-356.
4. Nevesenko V.D. (2010), “Problemy staloho rozvytku svitovoi ekonomiky v umovakh ekolohichnykh vyklykiv” [Problems of sustainable development of the world economy in the face of environmental challenges]. *Naukovi pratsi Kyrovohradskkoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu. Ekonomichni nauky*. Vol. 18. Ch.1. pp. 275-281.
5. Pylypenko T.V. (2015), “Kontseptsiiia staloho rozvytku yak kliuchova paradyhma suchasnykh hlobalizatsiynnykh transformatsiy” [The concept of sustainable development as a key paradigm of modern globalization transformations]. *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky*. 2015. vol. 3. pp. 611-613.
6. Fedun O. (2012), “Ekolohizatsiia mizhnarodnykh vidnosyn u konteksti staloho rozvytku” [Greening of international relations in the context of sustainable development]. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Serii mizhnarodni vidnosyny*. vol. 30. pp. 78–86.
7. Mykhailenko O.H. (2014), “Osoblyvosti mizhnarodnoi torhivli silskohospodarskymy tovaramy u konteksti staloho rozvytku” [Features of international trade in agricultural goods in the context of sustainable development]. *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*. vol. 122. Ch. I. pp.165-178.
8. Makarenko M.Iu. (2013), “Kompleksna otsinka torhovelnno-ekonomichnykh vidnosyn Ukrainy ta Respubliki Italiï u konteksti staloho rozvytku” [Comprehensive assessment of trade and economic relations between Ukraine and the Republic of Italy in the context of sustainable development]. *Efektivna ekonomika*, vol 5, available at : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2070> (Accessed 10 November 2020).

9. "Ekolohichni pytannia u torhovelnii politytsi YeS ta Ukrainy: shliakh do staloho rozvytku" [Environmental issues in EU and Ukraine trade policy: the path to sustainable development]. Analitychnyi dokument. Resursno-analitychnyi tsentr "Suspilstvo i dovkillia". 2017. 38 p.

10. "Mizhnarodna torhivlia ta navkolyshnie seredovyshe" [International trade and environment]. Seriya statey «Rozumiemo kliuchovi pytannia torhovelnoï polityky». Vyp. 1. Kyiv, Instytut ekonomichnykh doslidzhen i politychnykh konsultatsiy. 2014. 22 p. available at: http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/1.Trade_Environment.pdf (Accessed 10 November 2020).

11. An official website of the European Union. Available at: <https://ec.europa.eu/trade/policy/policy-making/sustainable-development/> (Accessed 10 November 2020).

12. "Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony" [Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part], available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#top (Accessed 10 November 2020).

George Kovbatiuk

(Postgraduate, State University of Infrastructure and Technologies)

THE ROLE OF INTERNATIONAL TRADE IN ACHIEVING THE GOALS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

The article analyzes the historical stages of development of the processes of combining trade and environmental protection. The important role of international trade in achieving the goals of sustainable development is substantiated. It is determined that in modern conditions the balanced development of the components of international trade - economic, social and environmental – is important.

The experience of the European Union is analyzed, the main goal of trade policy is to combine economic development with social justice, high labor and environmental standards, the desire to use international trade and investment as a means to achieve sustainable development goals. The requirements for trade agreements, approaches to the implementation of sustainable development goals in the context of trade and types of assessment of the impact of trade on the environment at the stages of concluding trade agreements are clarified.

The main provisions of Chapter 13 "Trade and Sustainable Development" of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, which regulate modern trade relations and require the integration of environmental and sustainable development issues, are analyzed. In the process of formation and implementation of state policy, including trade policy, as the presence of the environmental component in trade agreements must be clearly articulated and enshrined at the strategic level.

Ukraine must to accelerate the pace of approximation of its legislation to the norms and standards of the European Union in accordance with the requirements set out in the Association Agreement. Legislation adopted to implement the Agreement should take into account national specificities and apply mechanisms that will work in Ukraine in practice, and not only serve to confirm the fulfillment of obligations.

The implementation of certain areas of trade policy will ensure the effectiveness of the national economic system in modern conditions.

Keywords: international trade; sustainability; impact assessment; implementation of trade policy.

УДК 657: 338.2

Jel Classification M 40

*Ірина Ковова, к.е.н., доц.**(доцент кафедри обліку і оподаткування, Державний університет інфраструктури та технологій)***ОБЛІК ТОВАРІВ В УМОВАХ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ**

У статті розглянуті основні напрямки автоматизації обліку товарів в сучасних умовах діджиталізації економіки. Проведено аналіз вітчизняних літературних джерел щодо проблем та особливостей обліку товарів в умовах автоматизації та зроблено висновки про недостатність дослідження даного питання саме з позицій цифровізації економіки. Зроблено висновки щодо формування основ автоматизації обліку товарів на програмному та апаратному рівнях. Приділено увагу нормативним засадам обліку товарів в умовах сучасного вітчизняного підприємства на трьох рівнях: наднаціональному, національному та на рівні підприємства. Проведено порівняння міжнародних і національних стандартів з обліку товарів, зокрема міжнародного стандарту обліку 2 «Запаси» та Національного положення (стандарту) обліку 9 «Запаси». Визначено основні тенденції в розробці систем діджиталізації обліку товарів в напрямку розвитку Індустрії 4.0, такі як: перехід на самообслуговування клієнтів та автоматизація ланцюгів товарообігу. В статті розглянуто сучасні інструменти автоматизації обліку товарів, для роздрібних мереж, що реалізуються в Україні та поєднані з реєстраторами розрахункових операцій, такі як: електронні цінники, Cash&Cloud та dPOS. Проведено огляд сучасних вітчизняних програмних продуктів та конфігурацій, розроблених для України, з визначенням їх функціональних можливостей щодо обліку товарів в розрізі управління запасами та додатками для роздрібної торгівлі зокрема: BAS, IsPro, MASTER, Parus. Розглянуто наявність спеціалізованих профільних додатків та спец-конфігурацій від розробників вітчизняного програмного забезпечення для обліку товарів.

Ключові слова: облік, товари, автоматизація, тмц, діджиталізація, МСБО2, НП(С)БО9

Постановка проблеми. В сучасних умовах до підприємств торгівлі висуваються посилені вимоги щодо контролю і обліку товарів. Світ переходить на цифрові стандарти ведення бізнесу, що робить його прозорішим та краще контрольованим. Тотальна діджиталізація обліку товарів важлива не тільки для власників бізнесу з точки зору посилення контролю за рухом товарів та виручкою від реалізації, а і для покупців як засіб покращення швидкості і якості їх обслуговування. Розвиток засобів автоматизації обліку товарів відповідає на запити як сучасних учасників ринку (покупців та продавців), так і держави у вигляді контролюючих органів. Питання автоматизації обліку товарів залишаються надважливими, однак досі є недостатньо дослідженими.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Переважна більшість вітчизняних публікацій, що стосуються обліку товарів носить виключно практичний характер та рекомендації ведення на відповідних рахунках синтетичного і аналітичного обліку

© Ковова І.С., 2021

залежно від виду торгівлі: оптового або роздрібного, однак дані публікації не мають наукового підґрунтя і є виключно коментарями щодо ведення обліку. Наукові дослідження питань обліку товарів в основному зводяться до дослідження експортних та транзитних операцій поставки, зокрема В.О. Іваненко (2013) [7], Чернишова Н. (2016) [14], Якимашенко В.В. (2016) [16]. Також достатня увага приділена обліку торгових націнок та знижок на товари в роздрібній торгівлі Андрущак Б. (2008) [3], Букало Н.А., Новицька Ю.В. (2016) [3], Шерер І.Л. [15]. Комплексно до вивчення товарних запасів підходила Хоменко Н.В. (2008) [13], але вона не розглядала в своїх працях елементи автоматизації обліку товарів. Ряд наукових праць з обліку товарів є морально застарілими, однак перші кроки по дослідженню автоматизації товарного обліку були зроблені Веригією Ю.А. (2011) [5] та Муравським В.В. (2009) [10]. Таким чином, проблематика обліку товарних запасів з позицій діджиталізації є недостатньо дослідженою.

Мета статті. Розглянути особливості обліку товарів в умовах діджиталізації економіки.

Виклад основних матеріалів дослідження. Організація обліку товарів на підприємствах, незалежно від ступеня автоматизації керується нормативно-правовими актами на трьох рівнях: наднаціональному, національному та на рівні самого підприємства. Так, на наднаціональному рівні виступають міжнародні стандарти обліку та звітності, зокрема Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 2 «Запаси». На національному рівні нормативними актами виступають кодекси, зокрема Податковий, Закони України, Національні положення (стандарти) бухгалтерського обліку (НП(С)БО 9 «Запаси») та різні інструкції і положення Міністерства фінансів тощо. На рівні підприємства облік товарів регулюється наказом про облікову політику та іншими внутрішніми розпорядчими документами, що не суперечать двом першим рівням. Це до прикладу можуть бути: робочий план рахунків, положення про цінову політику та торгіву націнку, затверджені програми лояльності тощо.

Враховуючи, що товари є однією з категорій запасів порівняємо міжнародні та національні положення щодо їх обліку в табл.1.

Таким чином, доцільно відмітити, що положення, які регламентують облік товарів за НП(С)БО та МСБО, є практично синхронними і розходяться лише в частині методів вибуття товарів, з яких вітчизняне положення містить більше методик.

Основи автоматизації обліку товарів формуються на двох рівнях: програмному та апаратному, які доповнюють один одного. Програмне забезпечення супроводжує як облік товарно-матеріальних цінностей, так і управління запасами в рамках підприємств. Апаратне забезпечення проводить фіксацію руху товарно-матеріальних цінностей в рамках складського обліку тощо.

Таблиця 1. Порівняльна характеристика НП(С)БО 9 «Запаси» та МСБО 2 «Запаси» для категорії товарів

НП(С)БО 9 [1]	МСБО 2[2]
1	2
1. Склад активів, які визначаються стандартами як товари	
Матеріальні цінності, що придбані (отримані) та утримуються підприємством/установою з метою подальшого продажу	Запаси, що придбані та утримуються для перепродажу, у тому числі, наприклад, товари, придбані підприємством роздрібної торгівлі та утримувані для перепродажу, або земля та інша нерухомість для перепродажу.
2. Оцінка товарів при надходженні	
Собівартість придбаних товарів у поставачальника є: собівартість товарів, яка	Собівартість товарів повинна включати всі витрати на придбання та інші витрати,

1	2
складається з таких фактичних витрат: суми, що сплачуються згідно з договором постачальнику (продавцю) за вирахуванням непрямих податків; суми ввізного мита; суми непрямих податків у зв'язку з придбанням запасів, які не відшкодовуються підприємству/ установі; транспортно-заготівельні витрати; інші витрати. При внесенні до статутно капіталу та безоплатному отриманні за справедливою вартістю	понесені під час доставки товарів до їх теперішнього місцезнаходження та приведення їх у теперішній стан. Чиста вартість реалізації – попередньо оцінена ціна продажу у звичайному ході бізнесу мінус попередньо оцінені витрати на завершення та попередньо оцінені витрати, необхідні для здійснення продажу. Справедлива вартість – це сума, за якою можна обміняти актив або погасити заборгованість в операції між обізнаними, зацікавленими та незалежними сторонами
3. Методи вибуття товарів	
ідентифікованої собівартості відповідної одиниці запасів; середньозваженої собівартості; собівартості перших за часом надходження запасів (ФІФО); нормативних затрат; ціни продажу.	ідентифікованої собівартості відповідної одиниці запасів; собівартості перших за часом надходження запасів (ФІФО); чистої вартості реалізації

Джерело: складено автором на підставі [9, 11]

Сучасні схеми автоматизації торгівельних підприємств формуються за двома напрямками: комплексної автоматизації та автоматизації окремих бізнес-процесів.

В рамках комплексної автоматизації реалізовується ланцюг від постачання товарно-матеріальних цінностей до процесу їх реалізації [3].

1. Постачання товарів пов'язане з оцифруванням прибуткових документів або їх одержанням в цифровому вигляді на основі електронного документообігу з постачальниками та подальшим автоматичним штрих кодуванням їх в базі ведення обліку підприємства.

2. Діджиталізація процесу постачання товарів як наслідок веде за собою автоматичне встановлення цін номенклатури з урахуванням рекомендованих цін постачальників, акцій та програм лояльності для клієнтів. Також при цифровізації товарного обліку автоматизується система ведення клієнтів та збутові процеси шляхом емітування дисконтних та накопичувальних карток і ведення баз даних клієнтів.

3. Автоматизація системи реалізації товарів та їх списання зі складу проходить з одночасним оприбуткуванням виручки в напіваавтоматизованому (через касира) та повністю автоматизованому режимах – через каси та термінали самообслуговування, що зменшує кількість робочих місць та знижує витрати підприємства.

В цілому ефект від діджиталізації обліку у торговій мережі досягається шляхом ведення точного кількісного обліку товару, зниження крадіжок та підвищення відповідальності персоналу, прискорення обслуговування покупців, зниження ступеня завантаженості продавців, збільшення товарообігу та прибутку. Все це підвищує престиж і конкурентоспроможність торгового підприємства.

Тож, діджиталізація обліку товарів засновується не лише на програмних засобах, які дозволяють вести бухгалтерський облік товарів (1С, BAS, Парус, Мастер тощо), а і на низці апаратних рішень, які дозволяють спростити роботу складського персоналу (сканери штрих-кодів) та процесу обслуговування клієнта (термінали та каси самообслуговування) [1].

Останніми тенденціями в напрямку розвитку Індустрії 4.0 є повна автоматизація ланцюга поставки товарів від моменту їх оформлення в магазині до доставки клієнту

іноді. Для прикладу доставка замовлень товарів з Амазон дронами та автоматичне оформлення товарних позицій у кошик, а також їх повернення у разі відмови від товару.

Найсучаснішими інструментами діджиталізації обліку товарів для роздрібних торгових мереж виступають наступні:

1. Електронні цінники (Electronis shelf labels, ESL) – сучасна система для управління цінами в торговому залі, заснована на технології електронного паперу і бездротової інфраструктури для передачі даних з облікової системи на цінники. Технологія дозволяє скоротити час та витрати ресурсів на переоцінку товарів і зміну цін, дає нові можливості для реалізації маркетингових активностей, омніканальних продажів, залучення покупців. SystemGroup – єдиний в Україні системний інтегратор, який професійно впроваджує рішення класу ESL.

2. Cash&Cloud – сімейство серверних продуктів розробки SystemGroup. Це унікальні рішення, які значно розширюють функціональність Реєстраторів Розрахункових Операцій (PPO) Dates і збільшують зручність керування мережею PPO для ІТ-служби та ЦСО, а також дають зручні інструменти для аналізу продажів і транзакцій. Отримання даних з контрольної стрічки, повідомлення про збої, моніторинг роботи PPO та багато інших сервісів на базі PPO.

3. dPOS – передова front-office система для автоматизації робочих місць касирів на ОС Linux. Вона включає реєстрацію всіх операцій з товарами і готівкою, забезпечує ефективне управління товарами, цінами і робочими місцями касирів. Також дозволяє реалізувати бонусну систему лояльності практично будь-якої функціональності[2].

Сучасними вітчизняними програмними комплексами для обліку товарів виступають BAS(конфігурація для України, що прийшла на заміну 1С на аналогічній платформі), IsPro, MASTER, Parus та інші, основний функціонал яких розглянемо в табл.2. За даними табл. 2 відмітимо, що всі програмні комплекси вітчизняних виробників дозволяють вести комплексний облік товарів з підготовкою окремих видів звітності та детальною аналітикою. Деякі з вказаних комплексів також дозволяють управляти товарними запасами, що автоматизує певні функції управлінського персоналу(IsPro та BAS).

Таблиця 2. Основний функціонал вітчизняних програмних комплексів з обліку товарів

Назва програмного засобу	Основні функціональні можливості з обліку товарів	Наявність окремих модулів або додатків для обліку товарів
1	2	3
BAS Бухгалтерія	Облік товарів від «документа» та можливість обліку типовими операціями. Надходження, рух і вибуття товарів. Складський облік. Облік по партіях. Підтримується роздрібна реалізація та комісійна торгівля	BAS Управління торгівлею BAS Роздрібна торгівля В яких реалізовано наступні моменти: – планування та аналіз продажів і поставок та управління ними, в тому числі управління складськими запасами – можливість самообслуговування клієнтів через web додатки – контроль роботи торгових представників – аналіз цін і управління ціновою політикою – інтеграція з торговим обладнанням – аналітична звітність з торгової діяльності
MASTER. Бухгалтерія	Облік товарів автоматизовано в підмодулях ПРОДАЖІ, ПОКУПКИ та СКЛАД – облік, надходження та списання товарів	MASTER.Мобільна інвентаризація ведення інвентарного опису тмц та основних засобів за допомогою мобільного додатку WMS. MASTER. Оперативний склад

1	2	3
		Оперативно відображається надходження та вибуття матеріальних цінностей, звіряння їх залишків, друк ордерів не використовуючи при цьому дані бухгалтерського обліку. MASTER:Retail — спеціалізоване рішення для ведення обліку торгових підприємств яке включає оперативний склад та конектор з фіскальним реєстратором розрахункових операцій.
IsPRO	Облік товарних запасів по партіях і довільних характеристиках включаючи штрих кодування. Порційна і сортова моделі обліку товарів. Контроль термінів придатності і норм запасу. Облік споживчих характеристик товару (сорт, колір, розмір тощо). Облік запасів, прийнятих і переданих на консигнацію і відповідальне зберігання. Оцінка запасів за методами згідно з НП(С)БО. Вибір методу запасів оцінки як в цілому для підприємства, так і для кожного місця зберігання. Облік запасів в альтернативних цінах в іноземній валюті. Інвентаризація та переоцінка запасів. Комплектація і розукомплектація товарів. Калькуляція закупівельної собівартості з урахуванням різних витрат і мита. Звіти по надходженню, переміщенню і вибуття товарних запасів в різних аспектах	ISpro: InStock мобільний додаток, що має широкий функціонал і використовується для приведення у відповідність даних про наявність запасів, матеріалів та основних засобів, які є в системі, з фактичною їх наявністю на складах та матеріально відповідальних осіб, а також для забезпечення достовірності обліку і фінансового контролю господарської діяльності організації.
Парус. Бухгалтерія	В розрізі обліку товарів застосовується документальне оформлення оприбуткування та їх руху з урахуванням штрих кодування та інших атрибутів. Також вбудовані окремі матеріальні звіти, що дозволяють відслідкувати рух та залишки товарів на певну дату.	Парус-Торгівля і Склад - система, що дозволяє забезпечувати управління запасами, складською логістикою, реалізацією товарів і послуг, та володіє таким набором функцій: облік товарів в розрізі партій, упаковок, штрих-кодів; можливість заповнення коду товару згідно з переліками УКТ ЗЕД; облік первинних товарних документів; формування на підставі договору ланцюжка пов'язаних товарних документів; відображення наявності товарів за даними бухгалтерського обліку; створення вихідних рахунків на оплату з можливістю застосування системи знижок, в т.ч. дисконтних; контроль оплати товарів / послуг покупцями і облік повернення товарів від покупців; автоматичне і ручне резервування товару на конкретну дату; формування відомості товарних запасів на конкретну дату; можливість відстеження руху товарів в розрізі документів, матеріально-відповідальних осіб та партій формування цін реалізації в розрізі тарифів і масова переоцінка товарів.

Джерело: складено автором на основі [17, 18, 19, 20]

Висновки та пропозиції. Констатуємо, що сучасні тенденції діджиталізації обліку товарів рухаються в напрямі відсторонення від втручання людини до повної автоматизації самообслуговування торгових мереж та роботизації ланцюгів поставки товарів. Вітчизняні розробники програмного забезпечення з обліку товарів відповідають всім сучасним тенденціям.

Перспективи подальших досліджень в напрямі діджиталізації обліку товарів переходять на повну відповідність вимогам Індустрії 4.0. Вимоги сучасної електронної торгівлі змушуватимуть розробників програмного забезпечення посилювати свою роботу в напрямі повної оцифровізації процесів обліку товарів. Так для України наступними кроками є вихід в он-лайн торгівлю крупних ритейлерів та повна роботизація процесу обробки їх інтернет-замовлень, які на сьогодні ще опрацьовуються в ручному режимі.

ЛІТЕРАТУРА

1. Автоматизація процесів обліку і контролю у торгових мережах. URL: <https://www.vostok.dp.ua/ukr/infa1/Avtomatizatsiya> (дата звернення 20.08.2021)
2. Автоматизація торгівлі. URL: <https://systemgroup.com.ua/uk/avtomatizaciya-torgovli>
3. Андрущак Б. Облік торговельних націнок у роздрібній торгівлі. Дебет-Кредит. 2008. № 39
4. Букало Н.А., Новицька Ю.В. Особливості обліку торговельних знижок на підприємствах торгівлі та відображення їх у фінансовій звітності. Економіка і суспільство. 2016. № 2. С. 715-719.
5. Вериґа Ю. А. Інформаційне забезпечення управління товарними запасами: історичний аспект. Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського. Сер. Економічні науки. 2011. № 3. Ч.2. С.18-22.
6. Добровольська О. А. Ковова І. С. (2018). Вітчизняні засоби автоматизації обліку і контролю розрахунків з контрагентами. Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки". Вип. 11. URL: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2018-11-4320>
7. Іваненко В.О., Дроздова О.Г. Особливості облікового відображення руху товарів за різними каналами збуту. Вісник ЖДТУ. 2013. № 2 (64). С. 56-62 [4]
8. Ковова І.С. Управлінські інформаційні системи в обліку, аналізі і аудиті. Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів спеціальності 071 «Облік і оподаткування». К.: Афіна, 2016. 178 с.
9. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку МСБО 2 «Запаси» URL: www.minfin.gov.ua
10. Муравський В. В Застосування інформаційних технологій у первинному обліку торговельних, розрахункових і транспортних операцій. Вісник КНТЕУ. 2009, №3. С. 69-76
11. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 "Запаси" : Наказ Міністерства України від 20.10.1999 № 246. URL: <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
12. Бенджамін Х. Порівняння національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку з міжнародними стандартами бухгалтерського обліку. Програма фінансового навчання. Проект USAID «Розвиток ринків капіталу». Київ, 2010. 37 с.
13. Хоменко Н.В. Товарні запаси: проблеми обліку, контролю та звітності : монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2008. 153 с.
14. Чернишова Наталія Облік придбання товарів. Податки та бухгалтерський облік. Вересень, 2016. № 76.
15. Шерер, І.Л. Проблеми обліку й оподаткування реалізації товарів у рамках програм лояльності. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/handle/123456789/2417>
16. Якимашенко В.В. Експорт товарів: особливості обліку. Бібліотека Баланс «ЗЕД: вихід на експорт, робота з митницею, міжнародні перевезення». 2016. № 16. С. 16–22.
17. BAS. Бухгалтерія. URL: <https://www.bas-soft.eu/soft/bas-mass/bas-trade-management>
18. Офіційний сайт. IsPro. URL: <https://ispro.ua/page/is-pro-system>
19. Офіційний сайт. MASTER. Бухгалтерія. URL: <https://masterbuh.com/produkti/privatnij-sektor>
20. Офіційний сайт. Parus.Бухгалтерія. URL: <http://www.parus.ua/ru/162/>

REFERENCES

1. Vostok.dp.ua (2021), «Automation of accounting and control processes in retail chains» available at: <https://www.vostok.dp.ua/ukr/infa1/Avtomatizatsiya> (Accessed 20 August 2021).
2. Systemgroup.com.ua (2021), «Trade automation» available at: <https://systemgroup.com.ua/uk/avtomatizaciya-torgovli> (Accessed 20 August 2021).
3. Andruschak B. (2008), «Accounting for trade margins in retail trade», vol.8, *dtkt.ua* available at: <https://dtkt.com.ua/show/1cid03780.html> (Accessed 20 August 2021).

4. Bukalo N.A. and Novyts'ka Yu.V. (2016), «Features of accounting for trade discounts at trade enterprises and their reflection in the financial statements», *Ekonomika i suspil'stvo*, vol.2, pp. 715-719.
5. Veryha Yu.A. (2011), «Information support of inventory management: historical aspect», *Visnyk Donets'koho natsional'noho universytetu ekonomiky i torhivli im. M. Tuhana-Baranovs'koho. Ser. Ekonomichni nauky*, vol.3, p.2, pp 18-22.
6. Dobrovol's'ka O. A. and Kovova I. S. (2018), «Domestic means of automation of accounting and control of settlements with counterparties», *International Scientific Journal "Internauka"*, vol.11, available at: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2018-11-4320> (Accessed 20 August 2021).
7. Ivanenko V.O. and Drozdova O.H. (2013), «Features of accounting for the movement of goods through different sales channels», *Visnyk ZhDTU*, vol. 2(64), pp 56-62
8. Kovova I. S.(2016), *Upravlins'ki informatsijni systemy v obliku, analizi i audyti* [Management information systems in accounting, analysis and audit], ArtEK Aphina, Kyiv, Ukraine ISBN 978-617-7264-29-2
9. Ministry of Finance of Ukraine(2021), «International Accounting Standard IAS 2 Inventories», available at: www.minfin.gov.ua (Accessed 20 August 2021).
10. Muravs'kyj V.V. (2009), «Application of information technologies in the primary accounting of trade, settlement and transport operations», *Visnyk KNTEU*, vol.3, pp 69-76.
11. Ministry of Finance of Ukraine(2021), «National Regulation (Standard) of Accounting 9 Inventories» available at: www.minfin.gov.ua (Accessed 20 August 2021).
12. Bendzhamin K. (2010), *Porivniannia natsional'nykh polozhen' (standartiv) bukhholders'koho obliku z mizhnarodnymi standartamy bukhholders'koho obliku. Prohrama finansovoho navchannia. Proekt USAID «Rozvytok rynkiv kapitalu»* [Comparison of national accounting regulations (standards) with international accounting standards. Financial education program. USAID Capital Markets Project], Kyiv, Ukraine
13. Khomenko N.V. (2010), *Tovarni zapasy: problemy obliku, kontroliu ta zvitnosti : monohrafiia.*[Inventories: problems of accounting, control and reporting: a monograph.], RVV PUSKU, Poltava, Ukraine
14. Chernyshova Nataliia (2016), *Accounting for the purchase of goods, Podatky ta bukhholders'kyj oblik*, vol.76
15. Sherer I.L.(2014), *Problems of accounting and taxation sales of goods in the framework of loyalty programs*, available at: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/handle/123456789/2417> (Accessed 20 August 2021).
16. Yakymashenko V.V.(2016), *Export of goods: features of accounting, Biblioteka Balans «ZED: vykhid na eksport, robota z mytnytseiu, mizhnarodni perevezennia»*, vol.16, pp 16-22
17. BAS (2021), available at: <https://www.bas-soft.eu/soft/bas-mass/bas-trade-management> (Accessed 20 August 2021).
18. IsPro (2021), available at: <https://ispro.ua/page/is-pro-system> (Accessed 20 August 2021).
19. MASTER (2021), available at: <https://masterbuh.com/produkti/privatnij-sektor> (Accessed 20 August 2021).
20. Parus (2021), available at: <http://www.parus.ua/ru/162/> (Accessed 20 August 2021).

**Iryna Kovova, Candidate of Economics, Associate Professor,
(Associate Professor, Department of Accounting and Taxation, State University
of Infrastructure and Technologies)**

ACCOUNTING FOR GOODS IN TERMS OF DIGITALIZATION

The author of the article considered the main directions of automation of goods accounting in modern conditions of digitalization of the economy. The analysis of domestic literary sources on the problems and features of the accounting of goods in the context of automation is carried out and conclusions are drawn about the insufficiency of studying this issue precisely from the standpoint of the digitalization of the economy. Conclusions were made on the formation of the basics of automation of accounting of goods at the software and hardware levels. Separately, the author pays attention to the regulatory framework for accounting for goods in a modern domestic enterprise at three levels. Also a comparison was made between international and national standards for accounting for goods, in particular the international accounting standard 2 "Inventories" and the National accounting regulation (standard) 9 "Inventories". The author identifies the main trends in the development of digitalization systems for accounting for goods in the direction of the development of Industry 4.0, such as: the transition to customer self-service, and the automation of the chains of goods circulation. Also in the article, the author considers modern means of automating the accounting of goods for retail chains, which were implemented in Ukraine and were

connect with registrars of settlement transactions, such as electronic price tags, Cash & Cloud and dPOS. The main review of modern domestic software products and configurations developed for Ukraine was carried out, with the definition of their functionality for accounting of goods in the context of inventory management and applications for retail trade, in particular: BAS, IsPro, MASTER, Parus. The presence of specialized profile applications and special configurations from the developers of domestic software for accounting of goods is also considered.

Keywords: *accounting, goods, automation, goods and materials, digitalization, IAS 2, NPA(S) 9*

Вікторія Ткаченко, к.е.н., доцент

(доцент кафедри менеджменту імені професора Михайлової Л.І., Сумський національний аграрний університет)

ORCID ID 0000-0002-2924-4012

Катерина Кібукевич

(здобувач вищої освіти ступеня магістр, Сумський національний аграрний університет)

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ЧЕРЕЗ ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО ПАКЕТА

Важливим питанням для вітчизняних підприємств на сьогодні є підбір та утримання кваліфікованих працівників, адже персонал і його концентрація на успіху є найважливішим активом, який визначає ефективність та результативність діяльності компанії. Одним з головних завдань системи управління підприємством при цьому є саме пошук найефективніших методів мотивації працівників. Як результат, підприємства почали приділяти увагу питанням впровадження соціального пакета як одній з форм винагороди за працю та конкурентній перевазі компаній у процесах залучення кращих співробітників. В статті досліджено сутність соціального пакета та його роль у підвищенні продуктивності персоналу, розглянуто та проаналізовано основні складові соціального пакета, виявлено підходи щодо його формування та місце в українському підприємстві.

Ключові слова: система управління, соціальний пакет, мотивація, кадрова політика, персонал.

Постановка проблеми. У зв'язку з великою необхідністю залучення та збереження кваліфікованих працівників, механізм соціальних пільг та гарантій у складі загальної винагороди відіграють на сьогодні надзвичайного значення. Соціальний пакет є як формою винагороди за працю, так і додатковими конкурентними перевагами для підприємства у змаганнях за кваліфікованих працівників. Саме тому, формування соціального пакета працівників є одним з елементів удосконалення системи менеджменту на підприємстві, що в свою чергу має прямий вплив на підвищення ефективності його діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасна система управління повинна бути постійно спрямована на забезпечення оптимальної адаптації до зростаючих проблем функціонування та розвитку виробничої діяльності організації.

Система управління підприємством повинна володіти гнучкістю, враховувати серйозну конкуренцію на ринку товарів (послуг), враховувати вимоги до рівня якості обслуговування споживачів, брати до уваги необхідність врахування невизначеності зовнішнього середовища і для реалізації цих умов існує об'єктивна необхідність в дослідженнях, аналізі існуючого становища. Багато авторів систему управління визначають як підсистему підприємства, складовими частинами якої є групи

взаємодіючих людей. Саме дослідження і виявлення ефективних методів регулювання трудової діяльності є одним з найважливіших завдань системи управління підприємством. Питаннями організації і удосконалення системи управління персоналом та його матеріального стимулювання займалися як вітчизняні, так і іноземні вчені, а саме: Бутинець Ф., Винокурова Н., Герцберг Ф., Гриненко А., Древаль О., Колот А., Маслоу А., Петрушенко М., Сотникова Ю., Тейлор У., Ткаченко О., Фрімен Р.

Метою статті є встановлення сутності соціального пакета як мотивуючого фактора працівників в системі менеджменту підприємства, обґрунтування його важливості та розроблення індивідуального підходу до його формування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Управлінська діяльність – це один із найважливіших факторів функціонування й розвитку підприємств в умовах ринкової економіки. Ця діяльність постійно удосконалюється відповідно до об'єктивних вимог виробництва і реалізації продукції, складності господарських зв'язків, підвищення ролі споживача у формуванні техніко-економічних та інших параметрів товарів.

Сучасне управління – особлива форма економічних відносин, що має свою логіку розвитку, зміну і розвиток концепцій. В основу сучасних концепцій управління бізнесом покладено принцип, за яким людина – основний ресурс, разом із її особистими якостями, потребами, цінностями та переконаннями.

Основними напрямками удосконалення системи управління підприємством є:

- 1) перегляд та зміна організаційної структури управління підприємством;
- 2) оптимізація організації менеджменту і бізнес-процесів через поліпшення системи планування, обліку і контролю за основними показниками діяльності підприємства;
- 3) удосконалення управління виробничими ресурсами і запасами;
- 4) підвищення ефективності управління інноваційними процесами на підприємстві, поліпшення якості продукції [5].

Організаційні структури управління безпосередньо впливають на рівень використання потенціалу сучасних знарядь праці і, насамперед, техніки і технології останніх поколінь. Ці фактори значно впливають на якість виконання основних функцій управління виробничо-господарською діяльністю підприємства.

Місце організаційної структури управління в системі організаційно-економічних відносин визначає особливу важливість її корінного вдосконалення і послідовного приведення у відповідність з вимогами розвитку виробництва. Адже саме в результаті її раціональної побудови досягається найбільш повна реалізація стратегічних цілей підприємства, проведення прогресивних змін в економіці, переведення її на якісно нову організаційно-економічну і технічну основу.

У практиці вітчизняного підприємництва відбуваються значні зрушення у бік посилення соціально відповідального бізнесу. Надання працівникам соціальних пільг і гарантій розглядається значною кількістю підприємців як один з напрямів загальної соціальної діяльності компаній, спрямованої на формування позитивної ділової репутації.

Ринкова економіка диктує жорсткі вимоги підприємствам, аби вони ефективно функціонували в умовах конкурентної боротьби. Реалізація потенційних можливостей будь-якої компанії неможлива без кадрового потенціалу, а навпаки – напряму залежить від кваліфікації персоналу, дисципліни, знань, компетенцій, мотивації, тобто від людських ресурсів, що були залучені.

Для того, щоб досягти цілей, які ставить перед собою бізнес, необхідна чітко сформована кадрова політика. Кадрова політика, безумовно, є фундаментальною складовою грамотного управління будь-яким підприємством. Існує низка трактувань щодо значення «кадрової політики». Досить чітко цей термін описала Л. В. Балабанова: «кадрова політика підприємства – це система принципів, ідей, вимог, що визначають основні напрямки роботи з персоналом, її форми і методи. Кадрова політика визначає

генеральний напрямок і основи роботи з кадрами, загальні і специфічні вимоги до них і розробляється власниками підприємства, вищим керівництвом, кадровою службою» [1].

Більшість керівників схиляються до думки, що лише заробітна плата не є на сьогодні головним мотивуючим фактором. Короткотривалий ефект від підвищення окладу чи від надбавки (доплати) не йде ні в яке порівняння з турботою керівника про своїх працівників через формування особистісно-орієнтованої соціальної політики, а саме надання соціальних гарантій і винагород, створення у працівника відчуття важливості та належності до спільної справи, що сприяє досягненню спільної з підприємством мети.

Сьогодні на ринку праці відчувається гостра нестача висококваліфікованих кадрів, але знайти потрібного фахівця – це півсправи. Його необхідно утримати.

Проте не всі роботодавці готові «підвищувати» зарплату залежно від тенденцій ринку праці. І тут «на арену» виходить соцпакет, який здатний запропонувати цінному кадру понад звичну зарплату те, що зможе «прив'язати» його до цього місця роботи на тривалий строк.

Соціальний пакет – це сукупність фінансових, матеріальних та нематеріальних благ, які підвищують рівень життя і надаються підприємством працівникові понад розмір основної заробітної плати з метою заохочення до трудової діяльності [2].

До соціального пакета можуть входити будь-які додаткові пільги, бонуси, які роботодавець надає поряд з базовими соціальними гарантіями. Складові соціального пакета унікальні у кожній компанії.

Серед іншого, до соціального пакета роботодавці включають:

медичне страхування, яке на даний момент, згідно українського законодавства, є добровільним видом страхування працівників;

безкоштовні абонементи у спортивні зали;

святкування корпоративних заходів;

корпоративний транспорт, персональних водіїв;

оплату курсів іноземних мов, тренінгів для професійного розвитку працівників;

можливість виконання роботи поза місцем розташування офісу.

Різниця наповненості соціального пакета зумовлена конкуренцією на ринку праці, рівнем доходності роботодавця, необхідністю в утриманні на робочому місці високопрофесійних працівників. На обсяг соціального пакета можуть впливати потреби працівників у конкретній сфері, посада, стаж роботи та професійні навички.

Однак, по-справжньому прив'язати працівників до підприємства можна в тому випадку, якщо організація зможе надати своїм співробітникам якісне медичне обслуговування. Найчастіше це робиться шляхом укладання відповідних договорів з лікувальними закладами. У цьому випадку у працівників підприємства з'являються додаткові гарантії того, що вони отримають дійсно якісну медичну допомогу.

Принципи складання соціального пакета такі:

1. Взаємовигідна співпраця – пільгові компенсації повинні бути вигідні як співробітнику, так і роботодавцю.

2. Заохочення надається не в грошовій формі, а у вигляді безготівкової оплати товарів і послуг або різних знижок і пільг.

3. Диверсифікація видів компенсацій від безкоштовних обідів до пільгових кредитів, субсидій та відомчого житла.

4. Диференціація одержувачів компенсацій: молоді фахівці, пенсіонери, жінки, які мають дітей і т.д.

5. Справедливість і прозорість отримання пільг.

Актуальність подібної компенсаційної форми внутрішньої соціальної відповідальності підприємства по відношенню до персоналу пояснюється такими причинами:

активне впровадження в сучасну кадрову політику вітчизняних підприємств поняття «людський капітал», яке характеризується мірою втілених в людині здібностей і

бажання приносити своїй фірмі дохід. Дане поняття передбачає і ряд соціально-психологічних аспектів, сформувати які тільки за допомогою заробітної плати неможливо;

зростання конкуренції – чим гостріше конкуренція, тим важливіше для підприємства лояльність співробітників і їх мотивація;

необхідність залучення в компанію висококваліфікованих фахівців;

соціальний пакет є гнучким інструментом заохочення, так як формується повністю роботодавцем з урахуванням мінливих побажань працівників;

соціальний пакет можна розширювати, наповнювати новим змістом, стимулюючи підвищення продуктивності праці і оптимізуючи витрати на управління персоналом;

різноманітність компенсацій має більший мотивуючий ефект, так як змінна частина оплати праці, як правило, стимулює творчу активність працівника;

безготівкова форма компенсації відіграє роль морального стимулу, що особливо ефективно в мотивації сучасного висококваліфікованого інтелектуального працівника.

Таким чином, соціальний пакет служить додатковим важелем адміністративного впливу на працівників.

Як правило, виділяють три основні складові соціального пакета:

1) обов'язковий – виплати, які передбачені працівнику згідно з трудовим законодавством (виплата визначеної заробітної плати, загальнообов'язкове державне соціальне страхування, відрахування до соціальних фондів, обов'язкове медичне страхування);

2) конкурентний – ті послуги, які роботодавець готовий додати до заробітної плати працівника за власним бажанням (пільгові путівки, оплата спортивних секцій, безкоштовне харчування, службовий автомобіль);

3) компенсаційний – повернення особистих витрат, які були понесені працівником, виконуючи службові обов'язки (мобільний зв'язок, витрати на пальне, витрати на освітні послуги).

На жаль, на сьогодні в Україні лише третина працівників може похвалитися наявністю соціального пакета і то, якщо вони працюють на іноземні компанії зі стабільним високим прибутком. Як правило, уявлення щодо наповнення соціального пакета працівників і роботодавців значно відрізняються. Так, перші хотіли б бачити в складі соціального пакету медичне страхування та страхування життя, але найчастіше отримують оплату мобільного зв'язку.

В Україні соціальний пакет – поза трудовим законодавством, однак додаткові пільги та гарантії можуть забезпечуватися в рамках корпоративного договору.

Країни Європи, на противагу, відрізняються загальним високим рівнем соціальної захищеності. Основними видами соціальних гарантій працівникам там є медичне страхування та страхування життя, стоматологічне страхування, оплачувані відпустки, матеріальна допомога при навчанні, компенсація витрат на проживання, невикористані бонуси.

Сучасна ринкова економіка зазнала глобальних змін у зв'язку із світовою пандемією коронавірусної інфекції. Враховуючи той факт, що українські підприємства і до цього функціонували в умовах невизначеності – нестабільна політична ситуація, загальна криза, до якої у 2020 році додалася так звана «коронакриза». Зміна загальної кон'юнктури ринку, споживацьких настроїв на пряму впливає не лише на продаж та обслуговування, але й на систему управління, кадрову політику та ринок праці зокрема. Українські підприємці також намагаються пристосуватися до цих складних умов і зберегти життя та здоров'я своїх співробітників. З цією метою на окремих підприємствах вводиться таке поняття як «віддалена робота», «дистанційна робота», «надомна робота»; запроваджується скорочений та гнучкий графік роботи; виплати

пов'язані з COVID-19 для співробітників; послуги з психологічної допомоги працівникам тощо.

Серед найбільш привабливих послуг, якими може бути наповнений соціальний пакет, на сьогодні є: медична страховка; наявність зони відпочинку та спорту в межах робочої зони; надання безвідсоткових кредитів на нерухомість, будівництво, авто, меблі; наявність дитячих кімнат на роботі тощо.

Наповнення соціального пакету кожної організації вимагає індивідуального підходу, але при цьому слід орієнтуватися на загальні правила його розробки, впровадження і використання. Розробка соціального пакету неможлива без виявлення очікувань працюючих робітників, що досягається через соціальні дослідження, а також залучення самих співробітників [4].

Виділяють шість основних підходів до формування соціального пакета на підприємстві (рис. 1).



Рис. 1. Підходи до формування соціального пакета на підприємстві

Джерело: побудовано авторами на основі [3,4,7]

I підхід. Встановлення однакового набору соціальних виплат і заохочень усім працівникам підприємства. Цей підхід прийнятний для малих підприємств сфери послуг. На таких підприємствах прийнято підтримувати рівноправність між членами команди, тому недоцільно виокремлювати статус певних посадових осіб. Саме тому, на таких підприємствах застосовується однакова система соціального заохочення для всіх працівників.

Треба зазначити, що застосування даної моделі на середніх і великих підприємствах є неефективним. Зрівнялівка в соціальних виплатах може загрожувати конкурентоспроможності підприємства. Крім того, збільшення набору соціальних пільг для всіх працівників потягне за собою значні фінансові витрати для підприємства, а економія на соціальному пакеті, в свою чергу, знижуватиме мотивацію окремих категорій працівників.

II підхід. Встановлення соціальних виплат та заохочень, виходячи з ієрархічної структури підприємства. Як правило використовується на великих підприємствах, де диференціація виплат буде підкреслювати досягнення, статус та заслуги посадових осіб. В такому випадку виникає необхідність в розробленні ефективної системи просування по службі для підвищення по посаді всіх працівників залежно від їх здібностей, компетенцій, результатів праці та стажу роботи на підприємстві.

III підхід. Встановлення соціальних виплат і заохочень залежно від грейдів (кваліфікаційних груп з оплати праці). Чим вищим є грейд, до якого належить посада чи робоче місце, тим більший набір виплат і заохочень буде пропонуватися працівникові, який обіймає цю посаду чи виконує дану роботу. За такого підходу працівники, які досягають високих результатів в роботі можуть претендувати на заохочення, встановлені для вищих грейдів.

IV підхід. Соціальні виплати та заохочення формуються за принципом «кафетерію». За даним принципом складають декілька пакетів соціальних виплат на однакову суму, але з різним наповненням і дають можливість працівникові обрати той пакет, який буде максимально задовольняти їх потреби та мотивував їх.

V підхід. Формування соціальних виплат та заохочень за принципом «шведського столу». Працівник самостійно обирає виплати та заохочення з запропонованого переліку на певну грошову суму чи на певну кількість балів.

Для працівників різних категорій чи грейдів, як правило, встановлюється різна сума. Крім того, можуть також використовуватися компенсаційні рахунки, на які працівники перераховують кошти зі своєї платні до утримання податку з доходів фізичних осіб та внесків до соціальних фондів. Так, сума на рахунку працівників збільшується і вони можуть розширити перелік своїх соціальних благ.

Деякі компанії використовують програми «банк відпусткових днів», коли працівником здійснюється накопичення всіх оплачуваних днів відпустки і відгулів. На свій розсуд працівник може використовувати свої «вільні дні». Якщо ж працівник не використовує належні йому соціальні блага, він може розраховувати на грошову компенсацію.

VI підхід. Монетаризація або грошова компенсація. За даним підходом працівникам компенсуються грошима деякі витрати соціального характеру. На перший погляд такий підхід здається дуже привабливим, проте фахівці HR не рекомендують застосовувати монетаризацію до всіх соціальних благ й заохочень адже самі грошові виплати не мають такого мотиваційного впливу як соціальні блага.

Обрання того чи іншого підходу до формування соціального пакету на підприємстві носить індивідуальний характер, адже виникає необхідність в прорахуванні кожного його елементу. Варто чітко розуміти принцип роботи підходу, продумати джерела його фінансування, розставити пріоритети.

Висновки та пропозиції. Сьогодні ми все активніше відходимо від поняття просто надійного роботодавця і більше уваги приділяємо можливостям розвитку, турботі нового рівня, можливостям для співробітників, коли вони самі можуть вибирати ті чи інші пункти для формування свого соціального пакета. Соціальний пакет є елементом додаткової оплати праці, що дозволяє впливати як на процес виробництва, так і на встановлення ефективних соціально-трудова відносин між працівником та роботодавцем; має велике значення в формуванні прихильності працівників, внутрішньої стабільності компанії та її зовнішньої привабливості.

Отже, наявність соціальний пакету поступово стає невід'ємною частиною іміджу компанії, що процвітає, розраховує на далеку перспективу, бажає створити стабільний кадровий склад і бути привабливою на ринку праці як роботодавець.

ЛІТЕРАТУРА

1. Балабанова Л.В., Воробьева Е.К. Управление персоналом на основе маркетинга : монография Донецк : ДонГУЭТ, 2004. 212 с.
2. Баранник Л. Соціальний пакет як атрибут сучасного підприємництва. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. 2011. С. 62-65.
3. Гончаренко К. Соціальний пакет: реалії 2020. Управління персоналом. 2020. С. 6-8.
4. Древалі О.Ю., Павленко О.О. Методичні підходи до визначення складових соціального пакета на підприємстві. Вісник Сумського державного університету. Серія «Економіка». 2008. №2. Т.2. С.74-80.
5. Калюжна Н.Г. Система управління підприємством як предмет дослідження теорії організації. Вісник економічної науки України. 2011. №2. С.51-54.
6. Олійник О.О. Соціальна відповідальність : навч.посіб. Рівне: НУВГП, 2016. 222с.
7. Ткаченко О.М. Значення соціального пакета для українських підприємств в сучасних умовах. Загальні питання економіки. 2011. №8. С. 31-34.

REFERENCES

1. Balabanova L.V., Vorobiova E.K. Upravlenye personalom na osnove marketynha [Marketing-Based Human Resource Management] : Monograph : Donetsk, 2004.212 p.
2. Barannyk L. Sotsialnyi paket yak atrybut suchasnoho pidpriemnytstva [Social package as an attribute of modern entrepreneurship]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka*. 2011. pp. 62-65.
3. Honcharenko K. Sotsialnyi paket: realii 2020 [Social package: the realities of 2020]. *Upravlinnia personalom*. 2020. pp.6-8.
4. Dreval O., Pavlenko O. Metodychni pidkhody do vyznachennia skladovykh sotsialnoho paketa na pidpriemstvi [Methodical approaches to determining the components of the social package at the enterprise]. *Visnyk Sumskoho derzhavnoho universytetu. Serii «Ekononika»*. 2008. Vol.2. pp.74-80.
5. Kaliuzhna N.G. Systema upravlinnia pidpriemstvom yak predmet doslidzhennia teorii orhanizatsii [Enterprise management system as a subject of organization theory research]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*. 2011. Vol.2. pp. 51-54.
6. Oliinyk O.O. Sotsialna vidpovidalnist [Social responsibility] : navchalnyi posibnyk. Rivne, 2016. p.222.
7. Tkachenko O.O. Znachennia sotsialnoho paketa dlia ukrainskykh pidpriemstv v suchasnykh umovakh [The value of the social package for Ukrainian enterprises in modern conditions]. *Zahalni pytannia ekonomiky*. 2011. Vol.8. pp. 31-34.

Viktoriiia Tkachenko, PhD, Associate Professor

(Associate Professor of Management department named by Professor Mykhailova L.I., Sumy National Agrarian University)

Kateryna Kibukevych

(Master's student of Management department named by Professor Mykhailova L.I., Sumy National Agrarian University)

IMPROVEMENT OF THE COMPANY'S MANAGEMENT SYSTEM THROUGH THE FORMATION OF A SOCIAL PACKAGE

An important issue for domestic companies today is the selection and retention of skilled workers because the staff and its focus on success is the most important asset that determines the efficiency and effectiveness of the company. One of the main tasks of the enterprise management system is to find the most effective methods of motivating employees. As a result, companies began to pay attention to the introduction of the social package as a form of remuneration for work and competitive advantage of companies in the process of attracting the best employees. Today there is an acute shortage of highly qualified personnel on the labor market, but finding the right specialist is half the battle. It must be retained. The article examines the essence of the social package and its role in improving staff productivity, considers and analyzes the main components of the social package, identifies approaches to its formation and place in Ukrainian business.

The social package is an element of additional wages, which allows to influence both the production process and the establishment of effective social and labor relations between the employee and the employer; is of great importance in shaping the commitment of employees, the internal stability of the company and its external attractiveness.

Ukrainian entrepreneurs are also trying to adapt to the difficult conditions of today and save the lives and health of their employees. So, the concept of "remote work", "remote work", "home-work" is introduced at some enterprises; a shortened and flexible work schedule is introduced; payments related to COVID-19 for employees; psychological assistance services for employees, etc.

Today, the presence of a social package is gradually becoming an integral part of the image of a prosperous company, looks forward to the long term, wants to create a stable staff and be attractive in the labor market as an employer.

Keywords: management system, social package, motivation, personnel policy, personnel.

УДК 630.657

JEL Classification: M00, M11, M41

Ярміла Ткаль, к.е.н., доцент*(доцент кафедри обліку і оподаткування, Сумський національний аграрний університет)*

ORCID ID 0000-0002-7646-2266

Олена Бурякова*(здобувач вищої освіти ступеня магістр, Сумський національний аграрний університет)*

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОБЛІКУ НАЯВНОСТІ ТА РУХУ ЛІСОМАТЕРІАЛІВ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ

Розвиток лісового господарства займає важливу роль у розвитку регіону та держави в цілому, тому що лісогосподарські підприємства здійснюють виробництво значної кількості готової продукції, необхідної суспільству. Відповідно, особливої актуальності набуває питання організації бухгалтерського обліку і контролю наявності та руху лісопродукції. Одним із головних завдань системи управління підприємством при цьому є саме характеристика продукції лісу як об'єкта бухгалтерського обліку та контролю. Бухгалтерський облік повинен відображати не тільки дані про кількість лісопродукції та виручку від реалізації, але й асортимент продукції, сегменти ринку та попит на продукцію, обсяги реалізації, ціни, витрати, інші необхідні показники. Тому всі лісогосподарські підприємства повинні забезпечити чіткий і достовірний облік готової продукції, що є багатограним методом визначення характеру лісопродукції. Як результат, необхідне чітке обґрунтування облікового забезпечення наявності та руху лісопродукції. У статті досліджено відображення господарських операцій з надходження і вибуття продукції лісу на рахунках бухгалтерського обліку, визначено порядок документального оформлення операцій з руху деревини, розглянуто та проаналізовано систему побудови електронного обліку деревини.

Ключові слова: організація обліку, контроль, виробництво, продукція лісу, деревини, електронний облік, рахунки бухгалтерського обліку.

Постановка проблеми. Лісове господарство є унікальною системою господарювання, оскільки основною сировиною для виробництва товарів є найважливіший природний ресурс.

Продукція лісогосподарювання використовується практично в усіх сферах діяльності. Саме тому, активна співпраця між регіоном та центральними органами влади може внести значний внесок у глобалізацію економіки, покращити економічні, екологічні та соціальні умови, прискорити процес сталого економічного розвитку, посилити рівень контролю за використанням лісових ресурсів, вести достовірний облік, забезпечити значне підвищення рівня життя та добробуту, підвищити статус України, сприяти відтворенню навколишнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасна система управління наявністю та

© Ткаль Я.С., Бурякова О.С., 2021

рухом лісоматеріалів повинна бути постійно спрямована на забезпечення обліку та контролю, адаптації до зростаючих проблем функціонування та розвитку виробничої діяльності.

Система управління повинна бути гнучкою, враховуючи жорстку конкуренцію на ринку товарів (послуг), враховуючи вимоги до рівня якості обслуговування споживачів, а також з урахуванням необхідності врахування зовнішніх факторів. Питаннями удосконалення системи обліку наявності та руху лісоматеріалів в управлінні підприємством займалися вітчизняні вчені Вовчук Т.І., Врублевська О.В., Дворяшина Н.С., Дорогунцов С.І., Дружинська Н.С., Замула І.В., Кисиль Н.М., Котляревська Н.С., Мороз Ю.Ю., Несходовський І.С., Пономаренко Т.І., Сторожук Т.М.

Метою статті є обґрунтування теоретичних та організаційно-методичних положень, а також розробка практичних рекомендацій з організації обліку і контролю продукції лісогосподарських підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одним із напрямів дослідження є розробка системи контролю та відстеження руху деревини для контролю в процесі приймання, переробки, транспортування, купівлі та продажу за умови виявлення її походження.

Лісозаготівля – це підприємницька діяльність, пов'язана із вирубкою дерев у лісі, трелюванням, розробкою хлестів для класифікації, зберіганням та вивезенням заготовленої деревини з лісу.

Облікові процеси, пов'язані з іншою продукцією лісу (заготівля, переробка, обробка), розпочинається після оформлення відповідних документів, які відображають при їх надходженні чи вибутті.

Після оформлення всіх господарських операцій, пов'язаних із рухом продукції лісу, відповідними первинними документами, здійснюється організація їх зведення за місцями зберігання і матеріально-відповідальними особами на лісогосподарських підприємствах у загальній системі управління.

Прийняті від матеріально-відповідальних осіб первинні документи з обліку продукції лісу, їх реєстри, звіти в бухгалтерії перевіряють, таксують, групують за джерелами надходження та вибуття, після чого здійснюють записи в реєстрах аналітичного і синтетичного обліку за відповідною кореспонденцією рахунків.

Використання рахунків для обліку продукції лісу залежить від її виду, призначення, виконання технологічних процесів щодо одержання продукції при заготівлі, переробці, обробці. З метою організації обліку продукції лісогосподарські підприємства можуть використовувати три підходи: універсальний, спеціалізований та напівфабрикатний.

Лісопродукція – «продукція, одержана в процесі лісозаготівлі (одержання деревної сировини), лісопиляння (механічна обробка круглих лісоматеріалів для виготовлення пиломатеріалів) і деревообробки (виготовлення виробів)» [1].

Необхідність посилення боротьби з незаконною вирубкою деревини та достовірного обліку обігу лісопродукції вимагає впровадження двох систем контролю за переміщенням продукції. Зокрема це видача обов'язкового сертифіката походження на основі документів про закупівлю деревини, що перешкоджає експорту незаконної деревини в круглому або переробленому вигляді. Друга система контролю здійснюється шляхом введення електронного обліку деревини, забезпечуючи ідентифікацію місць заготівлі деревини, передачу та контроль інформації про характеристики деревини перед реалізацією покупцю.

Видача сертифікатів походження законодавчо регламентується. Два нормативно-правових акти визначають порядок видачі сертифікатів. Зміст сертифіката полягає у підтвердженні законності придбання деревини та пиломатеріалів. Це обов'язковий документ для експорту деревини усіма суб'єктами господарювання та видається експортеру для пред'явлення на митниці. Для отримання сертифіката необхідно надати

копію лісорубних квитків (для постійного користувача лісу) та оригінал товарно-транспортних накладних (для інших економічних операторів) [4].



Рис. 1. Актуальні проблеми щодо готової продукції лісогосподарських підприємств

Джерело: побудовано авторами на основі [2]

До недоліків зазначеної системи можна віднести: її функціональне обмеження лише контролем кількості продукції, призначеної для експорту; неможливість виключити заміну або домішки деревини незаконного походження; невиконання вимог ЄС щодо сертифікації законності походження деревини; законодавче нерегульоване застосування коефіцієнтів виходу деревини; не передбачені регламентом запити деяких документів; недосконалий перелік лісоматеріалів та пиломатеріалів, експорт яких призводить до видачі сертифіката походження.

Електронний документообіг забезпечує поштучне маркування та ведення електронного обліку кругляка на всіх технологічних та логістичних етапах виробництва; електронний облік надходження, транспортування, інвентаризації та реалізації деревини; створення електронного реєстру щодо галузевого напрямку; створення системи підтвердження походження лісопродукції та електронних систем щодо взаємодії з правоохоронними органами.

Слабким місцем є те, що діяльність покупця з підтримки відстеження руху ідентифікованої деревини не регулюється жодними нормативними актами. При обробці необробленої деревини дані запасів знеособлюються, незалежно від того, чи була інформація в електронному документообігу, чи на паперовій накладній, або в її специфікаціях. Залишається невирішеним питання включення недержавних постійних лісокористувачів до системи контролю за переміщенням деревини, запровадження механізму контролю та контролю за транспортуванням деревини з боку правоохоронних та контрольних органів. Недосконалість правового положення полягає у існуванні та розвитку двох різних систем. Їх інтеграція в одну систему дозволить їм виконувати як економічні, так і бухгалтерські функції, контролювати деревину постійних лісокористувачів та підтверджувати законність походження лісопродукції.

Створення та вдосконалення систем контролю та відстеження руху лісопродукції залежить від багатьох факторів, зокрема від мети та завдань, які вона перед цим ставить; масштабності та зобов'язуючого характеру системи; складності ланцюгів поставок; методологічних підходів до моніторингу.

Різноманітність існуючих систем можна систематизувати на основі регулятивного впливу держави: обов'язкова (створені та впроваджені державними органами для контролю переважно державних лісових ресурсів); приватна добровільна (розроблені та впроваджені соціально та екологічно відповідальними лісовими та лісовими компаніями або їх асоціаціями); незалежна добровільна (запроваджений міжнародними або національними системами сертифікації лісів або органами з сертифікації, які пропонують різні програми верифікації); комбінована (засновані на використанні кількох попередніх систем).

Відповідно до методологічних підходів системи поділяються на балансову та індивідуальну ідентифікації. Метод балансування контролює рух лісопродукції без фізичної ідентифікації. Потік інформації про вхід і вихід лісової продукції та її переробку в готову продукцію. На всіх етапах просування до кінцевого споживача, це основа побудови методу балансу. Це залишається фундаментальним у створенні різних моделей систем управління рухом та систем відстеження деревини. Одиницею відстеження для цього методу, як правило, є вироби з дерева, що мають невеликі фізичні розміри (тріска) або мають невеликі розміри та якісні характеристики (дрова, сировина). У цьому випадку транспортна відвантаження деревної продукції є обліковою одиницею для цілей відстеження [7].

Застосування методу індивідуальної ідентифікації базується на фізичному відстеженні кожного окремого асортименту, що має високі розмірні та якісні характеристики (сировина, пиломатеріали). Як правило, індивідуальний метод ідентифікації закінчується передачею лісопродукції від первинного виробника (лісове господарство) до вторинного виробника (деревопереробний завод). Надалі наступні етапи контролю та моніторингу передбачають використання балансового методу. У більшості випадків системи, що охоплюють весь ланцюжок поставок від виробника до споживача, використовують обидва методи.

Таким чином, перш за все, потрібно сформувати нормативно-методологічні принципи побудови системи контролю, її масштаби (географічні та виробничі), наявність відповідної інфраструктури для її реалізації, готовність персоналу, технічне оснащення, технологічні рішення і потреби в підтримці та обслуговуванні.

Електронний облік деревини є системою реєстрації переміщення деревних ресурсів з використанням автоматизації на всіх етапах лісозаготівлі, поряд із введенням та надсиланням бухгалтерської інформації покладного (штабельного) обліку з використанням сучасних інформаційних технологій для подальшого використання в бухгалтерському та управлінському обліку.

Відповідно до даних Державного агентства лісових ресурсів України до системи ЕОД до 17.02.2020 року підключилися 503 постійних лісових користувачів, з них 338 – це державні підприємства, організації та установи, 136 – комунальні підприємства та 29 лісокористувачі, які входять до інших організаційно-правових форм господарювання [6].

При використанні електронного обліку деревини є введення до електронного пристрою (бази) даних підприємства інформації про лісорубні квитки, квартали, виділи, ділянки, наряди-акти на виконання робіт, договори підряду, структурні підрозділи, договори з контрагентами, діапазони бирок та «завантаження» їх до КПК відповідного підрозділу, лісництва.

Первинний облік лісопродукції починається з приймання її безпосередньо в місцях заготівлі. У міру заготівлі та транспортування деревини відповідальні особи отримують її щодня від власних бригад (працівників) компанії та від бригад (економічних

операторів), які займаються заготівлею деревини за контрактами. Приймання заготовленої деревини за допомогою КПК відбувається із створенням Специфікації поколодного обліку, яка є додатком до Щоденника приймання лісопродукції від заготівлі. Матеріально-відповідальна особа відбирає в КПК інформацію про місце збору із зазначенням кварталу, виділу, її площі, номера підтвердження заготовленої деревини, виду рубок, умов отримання (без лісу, без верхнього складу), деталі контракту або акта замовлення. Потім КПК сканує бирку у торці колоди та вибирає інформацію: асортимент, клас якості, довжину та діаметр (висота та ширина штабеля). Після збереження цикл сканування повторюється з відтворенням та можливістю зміни інформації про попередню колоду. Обсяг кожної колоди (штабеля) і відповідно до Специфікацій поколодного обліку обчислюється автоматично і включає повний перелік колод та номери бирок, якими вони позначені.

Після перегляду або редагування роздруковується Специфікація поколодного обліку на портативному принтері та «вивантажується» GSM на центральний сервер лісництва, лісгоспу. За відсутності з'єднання GSM передача даних до лісгоспу або лісництва відбувається не пізніше кінця поточного дня, коли КПК знаходиться в межах досяжності, або через Інтернет через підключення до персонального комп'ютера або через Wi-Fi або за допомогою флеш-карти. На підставі Специфікацій поколодного обліку за весь робочий день одного підрядника (бригад) на одній робочій станції (вид рубки) автоматично створюється Щоденник приймання лісопродукції від заготівлі. Відповідальна особа за приймальню друкує та підписує Щоденник у трьох примірниках: для майстра (представника підрядника), особи, яка приймала продукцію лісу та в бухгалтерію лісгоспу для складання звітності.

Специфікація поколодного обліку та Щоденник приймання лісопродукції від заготівлі є основою для підготовки складання Наряду-акта на виконання робіт (форма ЛГ-1), власними бригадами та Акта приймання-передачі робіт із заготівлі деревини (форма ЛГ-7) для заготівлі деревини на підставі договорів. Основним документом для перевезення лісової продукції є Товарно-транспортної накладної (форма ТТН-ліс).

Реєстрація накладної в лісгосподарських підприємствах має такі особливості: формування на місцях у лісі за допомогою КПК; збір даних за відпуск деревини відповідальною особою; автозаповнення на основі специфікації-накладної.

З метою систематизації та узагальнення даних програма «Електронний облік деревини» взаємодіє з галузевою системою «Управління лісовим господарством для України». Синхронізація галузевої системи з програмою «Електронний облік деревини» здійснюється з використанням сучасних Інтернет-технологій WSDL та Web-сервісу. Для роботи з програмою «Електронний облік деревини» потрібне з'єднання з Інтернетом, логін та пароль для імпорту даних.

Отже, організація обліку надходження та реалізації продукції лісу лісгосподарських підприємств має свої особливості: створення первинних документів відбувається за місцем отримання продукції; первинні документи складаються відповідальними особами; існує галузева програма.

Організація бухгалтерського обліку має свої переваги та недоліки. Звичайно, це свідчить про подальше його вдосконалення. До переваг належать: ефективна реєстрація документів та отримання інформації для управління; розподіл бухгалтерської роботи між бухгалтерами та матеріально-відповідальними особами; відсутність шаблонної роботи та зменшення кількості паперових документів тощо. Недоліком є неможливість підключення до Інтернету на всій території.

Процес електронного обліку деревини повністю заснований на електронному документообігу. Він базується на програмному забезпеченні, що дозволяє контролювати етапи руху деревини, під час яких вся облікова інформація передається в електронному вигляді.

Важливим результатом роботи системи є значне зменшення формальностей та різного роду звітування між виробничими підрозділами лісгоспу, а також зменшення незаконної торгівлі незаконно заготовленою деревиною.

Продовжується розробка для використання громадськістю, щоб забезпечити доступ до інформації про використання лісових ресурсів. На офіційному сайті ЄДСЕОД ДП «ЛІАЦ» вже можна перевірити законність заготівлі деревини за допомогою системи «Ліс у смартфоні» та здійснити онлайн перевірку лісоматеріалів за номером бирки, номером товарно-транспортної накладної та номером транспортного засобу.

Контроль є процесом оцінки та інформування про існуючі відхилення фактичних величин від встановлених значень або їх збіг. Організація контролю є економічним процесом, доцільність якого можна оцінити за ступенем виконання та обмеженнями підприємства. Контроль за лісовими відносинами вважається невід'ємною частиною контролю, що в свою чергу є однією з управлінських функцій природокористування.

Процес контролю за лісопродукцією може бути розроблений за схемою: визначення загальної концепції контролю; вибір типу контролю; визначення завдань перевірки; планування процесу перевірки (пункти та об'єкти перевірки, обсяг і засоби, графік та тривалість); виконання конкретних видів діяльності з визначення фактичних та заявлених величин, параметрів та нормативів; ідентифікація та відмінності; підготовка кінцевих результатів; перегляд рішення; документування рішення; повідомлення про рішення; аналіз та ступінь відповідальності; пропозиції щодо усунення недоліків.

Висновки та пропозиції. Таким чином, метою контролю є вирішення проблем, що стоять перед підприємством та досягнення бажаних результатів. Невдало розроблені системи контролю можуть змусити людей зосередитись на них, тобто працівники будуть прагнути відповідати вимогам контролю, а не досягти цілей підприємства. Своєчасність є важливою умовою ефективного обліку наявності та руху лісопродукції в загальній системі управління підприємством, тобто наявності відставання у часі, яке адекватно відповідає явищу, що контролюється, і не дозволяє незаконну заготівлю або вивезення деревини. Значення оптимального періоду часу визначається з урахуванням його рамок до основного плану, швидкості змін та витрат на вимірювання та розповсюдження результатів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Касич А., Шара В. Понятійний апарат терміна «готова продукція» як об'єкта бухгалтерського обліку. *Економіка*. 2016. № 11(188). С. 33-36.
2. Кондратюк Т.В.; Сиротинська А.П. Готова продукція лісового господарства України: стан, тенденції та перспективи розвитку в умовах глобалізації світової економіки. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/09/46.pdf>.
3. Котляревська Н.С. Особливості ведення обліку та формування облікової політики на підприємствах лісового господарства. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. Вісник Національного університету «Львівська політехніка» / Редкол.: відп. ред. професор, д.е.н. Кузьмін О. Є. Львів, 2012. № 721.1. С. 119-125.
4. Михайленко А.М., Гаркуша С.А. Облік готової продукції на підприємствах лісового господарства: особливості та ключові аспекти організації. *Інфраструктура ринку*. 2018. № 25. С. 891-866.
5. Мороз Ю.Ю., Цал-Цалко Ю.С., Ейсмонт В.С., Гайдучок Т.С., Цегельник Н.І. Бухгалтерський облік і аудит в управлінні лісгосподарським підприємством: підручник. Житомир. Рута, 2019. 372 с.
6. Сторожук Т.М., Дружинська Н.С. Організація електронного обліку продукції лісового господарства деревного походження. *Економічний вісник*. Серія: Фінанси, облік, оподаткування. 2018. Вип. 2. С. 206-212.
7. Сторожук Т.М., Дружинська Н.С. Готова продукція лісгосподарської діяльності, її форми та види. *Економічний вісник*. Серія: Фінанси, облік, оподаткування. 2020. Вип. 4. С. 193-203.

REFERENCES

1. Kasych A., Shara V. Poniatiyni aparat termina «hotova produktsiia» yak obiekta bukhgalterskoho obliku [The conceptual apparatus of the term "finished product" as an object of accounting]. *Ekonomika*. 2016. № 11(188). pp. 33-36.

2. Kondratiuk T.V.; Syrotynska A.P. Hotova produktsiia lisovoho hospodarstva Ukrainy: stan, tendentsii ta perspektyvy rozvytku v umovakh hlobalizatsii svitovoi ekonomiky [Finished products of forestry of Ukraine: state, tendencies and prospects of development in the conditions of globalization of world economy], available at: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/09/46.pdf>.
3. Kotliarevska N.S. Osoblyvosti vedennia obliku ta formuvannia oblikovoi polityky na pidpriemstvakh lisovoho hospodarstva. Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia i problemy rozvytku [Features of accounting and accounting policy in forestry enterprises]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnika»* / Redkol.: vidp. red. profesor, d.e.n. Kuzmin O. Ye. Lviv, 2012. № 721.1. pp. 119-125.
4. Mykhailenko A.M., Harkusha S.A. Oblik hotovoi produktsii na pidpriemstvakh lisovoho hospodarstva: osoblyvosti ta kliuchovi aspekty orhanizatsii [Accounting for finished products in forestry enterprises: features and key aspects of the organization]. *Infrastruktura rynku*. 2018. № 25. pp. 891-866.
5. Moroz Yu.Iu., Tsal-Tsalko Yu.S., Eismont V.S., Haiduchok T.S., Tsehelnik N.I. Bukhhalterskyi oblik i audyt v upravlinni lisohospodarskym pidpriemstvom [Accounting and audit in the management of a forestry enterprise]: pidruchnyk. Zhytomyr. Ruta, 2019. 372 s.
6. Storozhuk T.M., Druzhynska N.S. Orhanizatsiia elektronnoho obliku produktsii lisovoho hospodarstva derevnoho pokhodzhennia [Organization of electronic accounting of forestry products of wood origin]. *Ekonomichnyi visnyk. Seriia: Finansy, oblik, opodatkovannia*. 2018. Vyp. 2. pp. 206-212.
7. Storozhuk T.M., Druzhynska N.S. Hotova produktsiia lisohospodarskoi diialnosti, yii formy ta vydy [Finished forestry products, their forms and types]. *Ekonomichnyi visnyk. Seriia: Finansy, oblik, opodatkovannia*. 2020. Vyp. 4. pp. 193-203.

Yarmila Tkai, PhD, Associate Professor

(Associate Professor of Accounting and Taxation Department, Sumy National Agrarian University)

Elena Buriakova

(Master's student of Accounting and Taxation Department, Sumy National Agrarian University)

IMPROVEMENT OF THE SYSTEM OF ACCOUNTING AND MOVEMENT OF MATERIALS OF FORESTRY IN THE MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE

The development of forestry plays an important role in the development of the region and the state as a whole, because forestry enterprises produce a significant amount of finished products needed by society. Accordingly, the issue of accounting and control of the availability and movement of forest products becomes especially relevant. One of the main tasks of the enterprise management system is to characterize forest products as an object of accounting and control. Accounting should reflect not only data on the amount of forest products and sales revenue, but also the range of products, market segments and demand for products, sales, prices, costs and other necessary indicators. Therefore, all forest enterprises must ensure clear and reliable accounting of finished products, which is a multifaceted method of determining the nature of forest products. Logging is an entrepreneurial activity related to felling trees in the forest, skidding, development of whips for classification, storage and removal of harvested timber from the forest. Accounting processes related to other forest products (harvesting, processing, processing) begin after the preparation of relevant documents that reflect their receipt or disposal. After registration of all economic operations related to the movement of forest products, the relevant primary documents are organized for their construction at storage sites and materially responsible persons at forestry enterprises in the general management system. As a result, a clear justification for accounting for the availability and movement of forest products is needed. The article examines the reflection of business transactions on the receipt and disposal of forest products in the accounts, determines the procedure for documenting the movement of timber, considered and analyzed the system of building electronic timber accounting. The purpose of the article is to substantiate the theoretical and organizational and methodological provisions, as well as to develop practical recommendations for the organization of accounting and control of products of forestry enterprises.

Keywords: organization of accounting, control, production, timber products, timber, electronic accounting, accounting accounts.

ПРАВИЛА ОФОРМЛЕННЯ РУКОПИСІВ

1. До друку в «Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія «Економіка і управління»» (далі – Збірник) приймаються лише наукові статті, які мають такі необхідні елементи:

1.1. УДК – див. <http://www.udcc.org>. та

класифікатор JEL <https://www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php?class=M>.

1.2. Відомості про автора двома мовами (українська, англійська). Вказується прізвище та ім'я, вчений ступінь, вчене звання, посада та назва вищого навчального закладу, в якому працює автор, ORCID ID.

1.3. Анотація та ключові слова трьома мовами (українська, російська, англійська). Анотація повинна відповідати таким вимогам:

-інформативність (без загальних слів); оригінальність; змістовність (відображати основний зміст статті та результати досліджень); структурованість (можливо, навіть рубрикація, як у статті: предмет, тема, мета, метод або методологія, результати, область застосування результатів, висновки, але без зазначення структурних елементів); обсяг 200-250 слів.

Анотація англійською мовою – **не менше 1800** знаків;

-слід уникати зайвих вступних фраз (наприклад, «автор статті розглядає»). Історичні довідки, якщо вони не становлять основний зміст документа, опис раніше опублікованих робіт та загальновідомі положення в анотації не наводять.

Якщо стаття представлена до публікації англійською, російською мовою, то в такому разі до неї додається розширена анотація українською мовою – не менше 1800 знаків.

1.4. Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями;

1.5. Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми й на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття;

1.6. Формулювання цілей статті (мета);

1.7. Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів;

1.8. Висновки та пропозиції з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямі.

1.9. Література, оформлена відповідно до правил бібліографічного опису. Якщо в джерелах є DOI, то обов'язково вказати.

Далі подається **REFERENCES**.

До друку приймаються статті українською, російською, англійською, французькою та німецькою мовами.

2. Стаття має відповідати тематичному спрямуванню Збірника. Відповідальність за матеріали, наведені в статті, несуть автори. Редакція може не поділяти позицію авторів публікації та залишає за собою право на скорочення, редагування та виправлення статті (зі збереженням головних висновків і стилю автора).

Статті, що не відповідають вимогам, розглядатися та друкуватися не будуть.

До редколегії Збірника подаються:

- **електронний варіант статті**, направлений на електронну адресу: publication_em@duit.edu.ua; та oyarmolitska@ukr.net

- анкета автора (співавторів).

3. Матеріал статті потрібно викладати стисло, послідовно, стилістично грамотно. Обсяг статті має бути не менше 7 сторінок та не перевищувати 12 сторінок.

Виключення допускаються лише за рішенням редакційної колегії Збірника. Остання сторінка статті має бути заповнена текстом не менш, ніж на половину. Терміни та позначення мають відповідати чинним стандартам. Не допускаються повтори, а також зайві подробиці при переказі раніше опублікованих відомостей. Одиниці вимірювання слід подавати за міжнародною системою одиниць SI чи в одиницях, допущених до застосування в Україні згідно з вимогами чинних державних стандартів.

4. Цитати, таблиці, статистичні дані, цифрові показники, що підвищують рівень обґрунтованості аналітичних матеріалів, подаються з посиланням на джерела. Таблиці мають бути пронумеровані й мати заголовок. Відповідальність за наведені показники несуть автори.

5. Текстові матеріали готують і друкують на аркушах білого односортного паперу з використанням комп'ютерних текстових редакторів MicrosoftWord, для набору формул використовують вбудовані редактори формул. При цьому має застосовуватись шрифт TimesNewRoman.

Параметри сторінкиЗбірника встановлені такі:

- поля верхнє та нижнє – 25 мм;
- поле праве та ліве – 20 мм.

В розділі «Параметры страницы» обрати вкладку «Источник бумаги» – встановити «От края до верхнего колонтитула» 1,5 см; «От края до нижнего колонтитула» 1.5 см.

Верхній і нижній колонтитули, а також номери сторінок не вводити. Відступ першого рядка абзацу – 5 мм, інтервал між рядками – одинарний.

7. Матеріали набирають такими шрифтами:

- *УДК– 12 пунктів, курсив;*
- *автори – 12 пунктів, напівжирний курсив;*
- **НАЗВА СТАТТІ – ПРОПИСНІ ЛІТЕРИ, 12 ПУНКТИВ, НАПІВЖИРНИЙ;**
- *анотація українською мовою – 11 пунктів, напівжирний курсив;*
- *ключові слова – 11 пунктів, курсив;*
- основний текст – 12 пунктів, звичайний;
- *знак авторського права (© Іваненко І. І., 2020) – 12 пунктів, напівжирний курсив, знак авторського права розміщується на першій сторінці статті);*

• СЛОВО «ЛІТЕРАТУРА» – ПРОПИСНІ ЛІТЕРИ, 12 ПУНКТИВ, НАПІВЖИРНИЙ;

- назви джерел в списку літератури – 10 пунктів, звичайний.

• СЛОВО «REFERENCES» – ПРОПИСНІ ЛІТЕРИ, 12 ПУНКТИВ, НАПІВЖИРНИЙ

• після списку літератури українською мовою (та/або мовами оригіналу) обов'язково наводиться той самий список, але в латинській транскрипції. Окрім транскрипції, в квадратних дужках зазначається переклад назви твору англійською мовою;

- *анотація російською та англійською мовою 11 пунктів, напівжирний курсив;*
- *ключові слова російською та англійською мовою– 11 пунктів, курсив.*

8. Інтервали між елементами статті такі:

- УДК – автори – 2;
- автори – назва статті – 3;
- назва статті – анотація та ключові слова – 2;
- анотація та ключові слова – основний текст – 1;
- основний текст – назва таблиці (верхній край рисунка, схеми, діаграми) – 2;
- назва таблиці – її верхній край – 1;
- нижній край рисунка, схеми, діаграми – їх назви – 1;

- нижній край таблиці (назва рисунка, діаграми, схеми) – основний текст – 2;
- основний текст – знак авторського права – 1;
- основний текст – ЛІТЕРАТУРА – 1;
- ЛІТЕРАТУРА – список літератури – 1;
- список літератури – REFERENCES – 1;
- REFERENCES – автори російською та англійською мовою –1;
- автори російською та англійською мовою – анотація та ключові слова – 1.

9. Усі рисунки й таблиці повинні мати назви та номери (у випадку, коли в одному матеріалі міститься два і більше названих елементів), наприклад, «*Рис. 1. Розрахункова схема...*» або «*Таблиця 1. Показники...*»

Слова *Рис.*, *Таблиця* та їх номери набираються курсивом, 12 пунктів, назви – напівжирним шрифтом, 12 пунктів, назви та номери таблиць розміщують над таблицями, а рисунків – під ними **по центру**. Якщо таблиця не вміщується на одній сторінці, всі її колонки нумерують, а над перенесеною частиною таблиці справа зазначають: «*Продовження табл.*», «*Кінець табл.*» із зазначенням номера таблиці.

10. Формули розташовуються на сторінці по центру. Номер формули проставляється справа в кінці рядка, в круглих дужках, не виходячи на поле. Між ними та текстом витримується інтервал в один рядок. Літери та позначення величин (символи) набирають курсивом.

11. Бібліографічний опис літературних (інформаційних) джерел складається за стандартом «**Інформація та документація. Бібліографічне посилання. Загальні вимоги та правила складання**» (ДСТУ 8302:2015).

УДК
JEL Classification

Іван Іваненко, д.е.н, проф.
(завідувач каф. «Економіка підприємств», Державний університет
інфраструктури та технологій)
ORCID ID

Петро Остапенко, к.е.н.
(головний бухгалтер, ДП «Український державний центр транспортного сервісу»
«Ліски»)
ORCID ID

HA3BA CTATTI

*Анотація анотація анотація анотація анотація анотація анотація анотація
анотація анотація анотація анотація анотація анотація анотація анотація анотація
анотація анотація анотація анотація анотація. (150-250 слів)*

Ключові слова: *ключові слова, ключові слова, ключові слова.*

[illegible]

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Текст, текст, текст, текст, текст, текст,
текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст.

Мета статті – текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст.

[illegible]

Таблица 1. Назва

Джерело:

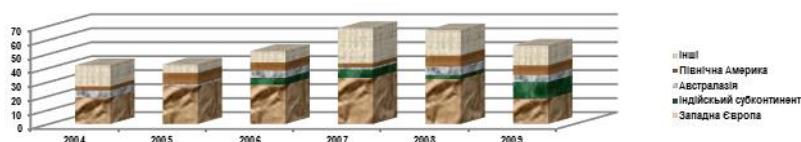


Рис. 1. Назва

Джерело:

Висновки та пропозиції. Текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст, текст.

ЛІТЕРАТУРА

9. Лосенко М. Неприбуткові організації: види та нормативне регулювання. URL: <https://pravdop.com.ua/publications/kommentarii-zakonodatelstva/nepribilnie-organizacii-vidi-inormativnoe-regulirovanie> (дата звернення: 10.12.2018).

10. Про кооперацію: Закон України від 10.07.2003 р. № 1087-IV. Дата оновлення: 06.11.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1087-15> (дата звернення: 12.12.2018).

11. Національний огляд щодо діяльності неприбуткового сектору з метою ідентифікації, попередження та боротьби з фінансування тероризму. Державна служба фінансового моніторингу тероризму. Київ, 2016. 23 с.

REFERENCES

9. Losenko, M. (2018), "Non-profit organizations: types and regulatory regulation", available at: <https://pravdop.com.ua/publications/kommentarii-zakonodatelstva/nepribilnie-organizacii-vidi-inormativnoe-regulirovanie> (Accessed 10 December 2018).

10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2003), The Law of Ukraine "On Cooperation", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1087-15> (Accessed 12 December 2018).

11. State Service for Financial Monitoring of Terrorism (2016), "Natsionalnyi ohliad shchodo diialnosti neprybutkovoho sektoru z metoiu identyfikatsii, poperedzhennia ta borotby z finansuvannia teroryzmu" [National Survey on the Activities of the Non-Profit Sector for the Identification, Prevention and Fight against Terrorist Financing], Kyiv, Ukraine.

***Ivan Ivanenko, Doctor of Economics, professor
(Head of Department. "Business Economics", the State University of Infrastructure and Technology)***

***Petro Ostapenko, Candidate of Economics
(Chief Accountant, State Enterprise "Ukrainian State Centre of Transport Service"
"Liska")***

TITLE OF THE ARTICLE

Abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract abstract. (1800 signs)

Keywords: keywords, keywords, keywords.

Науково-виробниче видання

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ

Серія «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

Випуск 50

Відповідальний за випуск: *С. М. Боняр*

Підписано до друку 30.11.2021 р. Формат 60х84¹/8.
Папір – офсет. Гарнітура Таймс.
Ум.-друк. арк. 8,72. Обл.-вид. арк. 11,16. Зам. № 2168-08/21
Наклад 50 прим.

Надруковано в редакційно-видавничому відділі
Державного університету інфраструктури та технологій.
Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготовлювачів видавничої продукції
Серія ДК № 6148 від 18.04.2018 р.
03049, м. Київ-49, вул. Івана Огієнка, 19