

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРИКЛАДНОЇ ЕКОНОМІКИ ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ ІМ. Г.Е. ВЕЙНШТЕЙНА



МАТЕРІАЛИ

XI МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

17 – 18 ЖОВТНЯ 2023 р.

«ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ

РОЗВИТКУ УКРАЇНИ НА ПОЧАТКУ XXI СТОЛІТТЯ»

м. Одеса

УДК 330.34:005.35(477"20")

Економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку ХХІ століття. Матеріали ХІ Міжнародної науково-практичної конференції 17-18 жовтня 2023 року. Одеса: Одеський національний технологічний університет, 2023. – 663 с.

У матеріалах конференції знайшли відображення економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку ХХІ століття. Були запропоновані шляхи вирішення найактуальніших та нагальних проблем багатьох сфер сучасного бізнесу та новітні управлінські технології в сучасних турбулентних умовах існування підприємств. В доповідях особлива увага приділялась прикладному характеру досліджень та їх впливу на поліпшення економічної ситуації в країні.

Науковий редактор Козак К.Б. - д-р екон. наук, професор, директор ННІПЕіМ ім. Г. Е. Вейнштейна ОНТУ

Редакційна колегія:

Агеева І.М. – к.е.н., доц., Басюркіна Н.Й. – д.е.н., проф., Баранюк Х.О. – к.е.н., доц., Лагодієнко В.В. – д.е.н., проф., Немченко В.В. – д.е.н., проф., Павлов О.І. – д.е.н., проф., Седікова І.О. – д.е.н., проф., Ніколюк О.В. – д.е.н., проф., Козак К.Б. – д.е.н., проф., Соловей А.О. – к.і.н., доц., Згадова Н.С. – к.е.н., доц., Маркова Т.Д. – к.е.н., доц., Волкова А.Ю. – ас., Мільчева В.В. - PhD, доц., Новикова В.С.

Матеріали додаються за оригіналами рукопису

Редакційна колегія не несе відповідальності за зміст та сутність наданих матеріалів

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НОВИХ ШЛЯХІВ ДЛЯ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ З УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Романенко В.С., здобувач СВО «Магістр»
Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів

Збройний конфлікт в Україні зачепив абсолютно всі сфери суспільного життя. Бізнес напевно можна справедливо назвати однією з найбільш сильно постраждалих галузей, особливо це стосується експортних операцій.

На початку збройного протистояння більшість портів України стали або окупованими, або заблокованими, що майже повністю паралізувало зовнішньо-економічну діяльність українських підприємств. Так, вже в березні 2022 року було помітне скорочення обсягу експорту української продукції на 50% [1]. Збройний конфлікт на території України також паралізував і можливості авіаперевезень. Незважаючи на те, що такий спосіб експорту був не дуже затребуваним, в першу чергу через вартість подібних транспортувань, авіаперевезення відігравали важливу роль у випадках, коли важлива була оперативність здійснення товарообігу.

Оскільки бойові дії в Україні мають стійку тенденцію до ескалації, а передбачити завершення кризової ситуації неможливо, тема розвитку альтернативних логістичних шляхів є вкрай важливою та актуальною для стабільного функціонування українських підприємств, а також розвитку експортного потенціалу України, розвитку національної економіки та забезпечення максимально безпечного середовища функціонування бізнесу, наскільки це є можливим в умовах довготривалого військового конфлікту.

Завдяки укладанню так званої «Зернової ініціативи» за посередництва Туреччини та ООН, що діяла по липень 2023 року, було можливим експортувати аграрну продукцію, що складає основу українського експорту, морем. Однак після припинення терміну дії цієї угоди, українські чорноморські порти опинились знов в стані блокади, тому окрім віднаходження альтернативних коридорів експорту товарів морем, що наразі робиться Україною і, безумовно, є вкрай важливим в контексті забезпечення торгівельної стабільності, в першу чергу необхідно аналізувати наявні альтернативні шляхи експорту продукції.

З актуальних альтернативних засобів товарообігу на даний момент можна визначити лише два: автомобільний та залізничний. Обидва вони мають свої переваги та недоліки, але наразі жоден з них не в змозі значною мірою компенсувати той об'єм, який приходився на морські поставки.

Залізничний транспорт здається більш вдалою альтернативою морським поставкам, аніж автомобільний. Однак, після початку військових

дій на території України, ситуація на ринку залізничних перевезень зазнала певних змін, причиною яких передусім стало подорожчання послуг за користування залізницею.

Вартість залізничних перевезень в Україні складається з декількох факторів:

- плата за користування вагонами. Вагони можуть бути наданими як АТ «Укрзалізниця», так і різними іншими приватними операторами вагонного парку.
- плата за перевезення товару. Оскільки АТ «Укрзалізниця» є природнім монополістом на ринку залізничних перевезень, саме воно встановлює вартість перевезень. На даний час ці тарифи є фіксованими в залежності від типу продукції, що перевозиться.
- супутні витрати, серед яких можна визначити наступні: збір за подачу й забирання вагонів локомотивом, вантажно-розвантажувальні роботи, охорона вагонів, плата за експедиторські послуги, страхування тощо.

У липні 2022 року АТ «Укрзалізниця» було прийняте рішення щодо підвищення вартості перевезень для всіх тарифних класів на 70% [2]. Однак навіть таке значне зростання вартості перевезень не стало таким серйозним ударом для бізнеса, як різке підняття вартості користування вагонами. Зростання популярності залізничних перевезень було очевидним та об'єктивним в діючих умовах, тож воно потягнуло за собою різке збільшення попиту на користування вагонним парком. АТ «Укрзалізниця» є власником більшої частини вагонного парку. Товариство пропонує вагони до користування за допомогою єдиного ресурсу Прозорро. Продажі, і право на користування вагонами отримує той кандидат, хто на процедурі відкритого аукціону запропонує найвищу ціну. Таким чином, фінальні ставки на таких аукціонах зросли у 3-4 рази в порівнянні з тими, що були до моменту настання збройного конфлікту. Водночас, незважаючи на вищеписані проблеми, експорт залізничним транспортом посідає друге місце після морського за обсягом товару в 2022 році [3].

Автомобільні перевезення теж можуть бути розглянуті в якості альтернативи морським та залізничним. Незважаючи на той факт, що обсяг експорту автомобільним транспортом у 2022 році був майже втричі меншим за обсяг експорту залізницею і склав 12 млн тон, це внесло доволі значущий вклад в загальну структуру експорту України. Більш того, такий обсяг експорту автомобільним транспортом вже на 32,4% більший за обсяг експорту автомобільним транспортом в 2021 році [4]. Важливо також зазначити, що, незважаючи на те, що в товарному вираженні автомобільний транспорт доволі помітно відстає від морського та залізничного, в грошовому еквіваленті він посів 2 місце за результатами 2022 року, поступаючись лише морському транспорту на суму близько 1,5 млрд доларів США [3].

Експорт автомобільним транспортом має ряд своїх як переваг, так і недоліків. З одного боку, автомобільний транспорт забезпечує більшу швидкість та мобільність доставки вантажу. З іншого, є ряд факторів, які не дозволяють бізнесу використовувати таку логістику у повній мірою. По-перше, через той факт, що попит на автоперевезення, значно збільшився, а інфраструктура змін не зазнала (а деінде й погіршилась), зріс час, потрібний на доставку, митне оформлення, проходження митниці кожною вантажівкою. Другим, ще більш суттєвим фактором, є той факт, що вартість автомобільних перевезень в 3 та більше разів перевищує вартість перевезень залізницею: в той час, як вартість залізничних перевезень коригується від 18 доларів США за тону, вартість автомобільних перевезень складає мінімум 65-70 євро за тону [5].

Можна стверджувати, що оператори залізниці та автомобільних перевезень роблять все можливе для забезпечення повноцінного покриття потреб українських експортерів. Водночас, зроблених кроків наразі недостатньо для того, щоб повністю покрити потреби в перевезеннях за межі України, а значне зростання кінцевої вартості як автомобільних, так і залізничних перевезень призводить до того, що зростає і кінцева вартість української продукції. Тож є ще ряд кроків, які необхідно зробити задля покращення функціонування товарообігу між Україною та іншими країнами.

Так, для покращення системи товарообігу залізницею можна зробити наступне:

- Повний перегляд системи утворення тарифів на послуги перевезення (вирівнювання коефіцієнтів на тарифи різних класів). Хоча безпосередній вплив на вартість логістики буде незначний, такий крок необхідний.
- Зниження вартості користування зерновозами, що може бути досягнуто за рахунок впровадження цінової стелі на аукціонах, впровадження обмежень участі в аукціонах для окремих гравців ринку, які займаються спекуляціями.
- Покращення системи планування перевезень Укрзалізниці включно з відновленням практики проведення довгострокових аукціонних контрактів та збільшення їх прозорості, а також запровадженням форвардних контрактів з фіксованими цінами на конкретний термін.

Стосовно автомобільного транспорту, варто мотивувати операторів автомобільних перевезень на розширення мережі логістичних хабів. Необхідно також розглянути можливість часткового субсидування вартості автомобільних перевезень для важливих галузей промисловості задля забезпечення конкурентоспроможності продукції українських виробників на міжнародних ринках.

У висновку можемо сказати, що Уряд України разом з операторами перевезень, як державними, так і приватними, робить доволі значущі кроки для підвищення експортних можливостей України. Водночас, існує ряд

додаткових кроків та ініціатив, які можна ухвалити задля зниження вартості перевезень та збільшення пропускних потужностей. Це призведе до збільшення обсягу експорту, притоку валюти в Україну і, як наслідок, зміцнення національної економіки.

Література

1. Гвоздьова О. Експорт України у 2022 році: головні тенденції, сектори та регіони. Київ : Офіс з розвитку підприємництва та експорту, 2023. 3 с. URL: https://export.gov.ua/news/4570-eksport_ukraini_u_2022_rotsi_golovni_tendentsii_sektori_ta_regoni
2. Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : Наказ М-ва інфраструктури України від 22.06.2022 р. № 441. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-22#Text>
3. М-во інфраструктури України. Торгівля 2022 року за видами транспортних перевезень. Київ : Офіс з розвитку підприємництва та експорту, 2023. 3 с. URL: https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnikh_perevezen
4. Потаєва О. Експорт автотранспортом збільшився на 32,4%. AgroTimes. URL: <https://agrotimes.ua/agromarket/eksport-avtotransportom-zbilshyvsvya-na-324/>
5. Обсяги експорту агропродукції автомобільним транспортом продовжують знижуватися. UkrAgroConsult - Агроконсалтинг мирового уровня. URL: <https://ukragroconsult.com/news/obsyagy-eksportu-agroprodukcziyi-avtomobilnym-transportom-prodovzhuyut-znyzhuvatysya/>

39.	<i>Лобоцька Л.Л., Швець А.Є.</i> ПРОБЛЕМИ ХЛІБОПЕКАРІВ УКРАЇНИ У ПЕРІОД ВІЙНИ.....	136
40.	<i>Замлинська О.В., Котик Н.М.</i> РЕАЛІЗАЦІЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ІНТЕЛЕКТУАЛІЗАЦІЇ АГРАРНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	139
41.	<i>Ласкаєв О.М.</i> РИЗИКИ У БУХГАЛТЕРСЬКОМУ ОБЛІКУ, ЕКОНОМІЧНОМУ АНАЛІЗУ ТА АУДИТ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ПІД ЧАС ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ.....	143
42.	<i>Романенко В.С.</i> ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НОВИХ ШЛЯХІВ ДЛЯ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ З УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	153
43.	<i>Ромашко О.М., Савчук К.М.</i> БУХГАЛТЕРСЬКИЙ АУТСОРСИНГ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	157
44.	<i>Ромашко О.М., Гнасько О.І.</i> ШЛЯХИ МІНІМІЗАЦІЇ РИЗИКІВ ВПЛИВУ ВОЄННОГО СТАНУ НА РОЗВИТОК БУХГАЛТЕРСЬКОГО АУТСОРСИНГУ В УКРАЇНІ.....	160
45.	<i>Савченко Т.В.</i> ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ РИНКОВИХ ІНДИКАТОРІВ У СУЧАСНИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ.....	164
46.	<i>Савченко Т.В., Клаус І.О.</i> ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ.....	168
47.	<i>Самофатова В.А., Жумайло Ю.С.</i> ДОСВІД DANFOSS ДЛЯ ВІДБУДОВИ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ.....	171
48.	<i>Сергієнко Т.І., Винник Д.А.</i> ІННОВАЦІЇ ТА ІНВЕСТИЦІЇ ЯК ОСНОВА СТАЛОГО РОЗВИТКУ.....	175
49.	<i>Сергієнко Т.І., Лобань С.І.</i> ЦИФРОВІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ НАПРЯМОК ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ.....	178
50.	<i>Сорокіна А.М.</i> ІНВЕСТИЦІЇ ТА ІННОВАЦІЇ ЯК ЗАСОБИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ КОНДИТЕРСЬКОЇ ГАЛУЗІ.....	182
51.	<i>Сухомлін Л.В.</i> ПРОСТОРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТЕРИТОРІЇ, ЯК ОСНОВА СТРАТЕГІЇ ЗРОСТАННЯ.....	185
52.	<i>Таран О.М., Махтанова А.Ю.</i> ФОРМУВАННЯ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ В ОРГАНАХ ПУБЛІЧНОЇ ВЛАДИ..	189