

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ
Кафедра міжнародної економіки

ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ
ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ТА МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ

Всеукраїнська
науково-практична конференція

**«РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ДРАЙВЕР
ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ
ГАЛУЗЕЙ ЕКОНОМІКИ»**

24 березня 2023 року



Львів-Торунь
Liha-Pres
2023

УДК 338.47:338.1(063)

Р 64

Організаційний комітет:

Гуткевич С.О. – голова оргкомітету, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародної економіки Національного університету харчових технологій.

Гужва І.Ю. – доктор економічних наук, заступник директора Державного науково-дослідного інституту інформатизації та моделювання економіки.

Сафонов Ю.М. – доктор економічних наук, професор, заступник директора Державної наукової установи «Інститут модернізації змісту освіти».

Розвиток транспортної інфраструктури як драйвер економічного зростання галузей економіки: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Київ, 24 березня 2023 р.). – Львів-Торунь : Liha-Pres, 2023. – 80 с.

ISBN 978-966-397-294-7

До збірника матеріалів конференції увійшли тези доповідей, що стали предметом обговорення учасників Всеукраїнської науково-практичної конференції «Розвиток транспортної інфраструктури як драйвер економічного зростання галузей економіки».

Матеріали конференції можуть становити інтерес для наукових працівників, викладачів, студентів вищих навчальних закладів, а також для всіх, хто цікавиться економічною наукою.

© Національний університет харчових технологій, 2023

© Державний науково-дослідний інститут інформатизації та моделювання економіки, 2023

ISBN 978-966-397-294-7

ЗМІСТ

НАПРЯМ 1. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

Богородицька Г.Є., Демченко Л.А.

СУЧАСНІ ФІНАНСОВІ ПРОБЛЕМИ НАЙБІЛЬШ РОЗВИНУТИХ КРАЇН 5

Іванов Є.І.

ПІДСУМКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

ТОВАРАМИ У 2022 РОЦІ..... 8

НАПРЯМ 2. МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС

Хмарська І.А.

БІЗНЕС В УМОВАХ ВІЙНИ: СТАН ТА ПРОБЛЕМИ АДАПТУВАННЯ 14

Чайка-Петегирич Л.Б.

КРОСКУЛЬТУРНА СПЕЦИФІКА

ВЕДЕННЯ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ 18

НАПРЯМ 3. ЕКОНОМІКА НА МАКРО-ТА МІКРОРІВНЯХ

Гуткевич С.О.

ТРАНСНАЦІОНАЛЬНІ КОМПАНІЇ І ЇХ РОЛЬ

У ЗРОСТАННІ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ..... 22

Гужва І.Ю.

ВИКЛИКИ ДЛЯ УКРАЇНСЬКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ 27

Занозовська О.Г.

ДО ПИТАННЯ ЗБАЛАНСОВАНOSTІ РИНКУ ОВОВЧІВНИЦТВА 32

Ільченко С.В., Грищенко В.Ф., Грищенко І.В.

ПРОГНОЗУВАННЯ ЗНАЧЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ

ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В ЗАЛЕЖНОСТІ

ВІД ЇХ ІННОВАЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОСТІ 35

Каїра Л.Г.

ДО ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ..... 40

Сало Я.В.

СТВОРЕННЯ ПОЗИТИВНОГО БРЕНДУ КОМПАНІЇ-РОБОТОДАВЦЯ..... 44

Сорока О.В.

СТОРИТЕЛІНГ ЯК СУЧАСНА КАДРОВА ТЕХНОЛОГІЯ

В РОБОТІ З ПЕРСОНАЛОМ..... 48

НАПРЯМ 4. РИЗИКИ ТА ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА

Гбур З.В.

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ 53

Коба О.В.

ПОНЯТТЯ ТА ЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ГАЛУЗІ..... 59

Меліховець Г.А., Рожко З.П.

ЛОГІСТИЧНІ РИЗИКИ ТРАНСПОРТУВАННЯ

ПРОДУКЦІЇ ПІД ЧАС ВІЙНИ 63

Токар В.М.

ПІДГОТОВКА УКРАЇНСЬКОГО ГРОМАДЯНСЬКОГО

СУСПІЛЬСТВА ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ..... 68

Шемаєв В.М., Онофрійчук А.П.

ВІД ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ – ДО ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ:

ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ

В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ 73

Шемаєва Л.Г., Онофрійчук В.П.

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ПОНЯТЬ: «ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА»,

«ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ»

ТА «ЕКОНОМІЧНИЙ СУВЕРЕНІТЕТ ДЕРЖАВИ»..... 76

НАПРЯМ 1. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

Богородицька Г.Є.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародних відносин та регіональних студій
Університет митної справи та фінансів*

Демченко Л.А.

*студентка,
Університет митної справи та фінансів*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-1>

СУЧАСНІ ФІНАНСОВІ ПРОБЛЕМИ НАЙБІЛЬШ РОЗВИНУТИХ КРАЇН

Європа зустріла пандемію COVID-19 зухвалістю та уявою і насолоджується сильним, але бурхливим відновленням економіки. Зараз перед нею постають дві політичні проблеми: контроль над інфляцією та повернення фіскальної підтримки. Хоча існує значна невизначеність щодо інфляції, центральні банкіри мають великий досвід боротьби з нею і можуть швидко та гнучко розгортати свої інструменти. На противагу цьому, розкручування надзвичайних заходів щодо витрат, які уряди вживали для підтримки своїх економік, є головним, складним завданням. Якщо політики помиляться, вони ризикують повторити стрімке зростання, яке послідувало за світовою фінансовою кризою 2008 року [1].

Помилка на стороні відкликання занадто малої фіскальної підтримки, а не занадто великої, здається кращим способом дій. Бюджетний дефіцит ключових розвинених європейських економік скоротиться приблизно на 4 відсоткових пункти ВВП у 2022 році, що є набагато більшим поворотом, ніж той, що стався після світової фінансової кризи. Цей поворот в основному являє собою розкручування підтримки, пов'язаної з пандемією, і лише

частина ресурсів перерозподілена на стимулювання найму та інвестицій. Його вплив на зростання у 2022 році буде протидіяти лише обмеженій мірі за рахунок виділення коштів ЄС наступного покоління на підтримку планів країн ЄС щодо відновлення та стійкості після COVID. Припущення полягає в тому, що приватний попит зміцнився в достатній мірі, щоб компенсувати скорочення державних стимулів, рухаючи європейську економіку до плавного відновлення, а не від фіскальної скелі. Повернення робочих місць. І все ж ризиків предостатньо. Щоб було зрозуміло, тут занепокоєння полягає не в тому, що уряди сиділи б щільно, якби були нові хвилі вірусу або інші серйозні потрясіння. Швидше, це те, що зростання в розвинених економіках до кінця 2022 року становить мізерні 1 відсоток або менше, а не 2-3 відсотки, які ми зараз прогнозуємо. Фіскальна політика не здатна включити ні копійки. І центральні банки не були б добре готові допомогти, враховуючи, що облікові ставки вже приблизно настільки низькі, наскільки вони можуть піти. Кожен квартал затримки в досягненні повної зайнятості потім буде додавати до проблеми повернення людей на робочі місця. Це питання набагато менше турбує європейські економіки, що розвиваються, головним чином тому, що вони застосували менше стимулів і користуються більш високими потенційними темпами зростання. Тим не менш, вони постраждають від зниження попиту на свій експорт з боку своїх передових європейських колег.

З іншого боку, вища інфляція значною мірою зумовлена силами, які, як можна очікувати, з часом зникнуть. Як і під час відновлення після світової фінансової кризи 2010–2011 років, енергетика була найбільшим рушієм, багато в чому відображаючи сильне відновлення економічної активності, яка повернула ціни на нафту в діапазон, який панував у відповідні роки [2].

Сплеск цін на природний газ також відображає короткострокові фактори, включаючи скорочення запасів після суворої зими та спекотного літа у 2021 році, дефіцит виробництва відновлюваних джерел енергії в деяких місцях та зменшення пропозиції. Поправки на річні темпи інфляції, розраховані на 24-місячний горизонт, близькі до доповідних діапазонів. Це відбувається навіть незважаючи на те, що перебої

в ланцюжку поставок і пов'язані з ними вузькі місця тиснуть на ціни на товари тривалого користування, особливо в міру того, як попит швидко відскочив.

Очікується, що ці розбіжності між попитом і пропозицією вщухнуть протягом 2022 року в міру нормалізації моделей споживання, поповнення запасів і вирішення вузьких місць торгівлі, зокрема пропозиції морських контейнерів. Більше того, інфляція в євроні також була викликана одноразовими факторами, такими як закінчення терміну дії в Німеччині зниження податку на додану вартість, введеного в дію в січні 2021 року.

Література:

1. Сучасні німецько-французькі міждержавні економічні відносини.
URL: <https://internationalconference2014.wordpress.com/2015/12/29/сучасні-німецько-французькі-міждерж/>
2. 8 фактів про економіку Великобританії після виходу з ЄС.
URL: <https://businessviews.com.ua/ru/economy/id/8-faktiv-pro-ekonomiku-velikobritaniji-pislja-vihodu-z-jes-2103/>

Іванов Є.І.

*кандидат економічних наук,
начальник відділу аналізу і прогнозування міжнародної торгівлі
Державний науково-дослідний інститут інформатизації
та моделювання економіки*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-2>

ПІДСУМКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ ТОВАРАМИ У 2022 РОЦІ

Зовнішньоторговельний оборот України у 2022 році скоротився на 29,4%. Товарний експорт зменшився на 35,1% у вартісному вираженні та на 40,1% – за індексом фізичного обсягу; імпорт зменшився на 24,1% та 44,7% відповідно. З цієї динаміки простежується зростання світових цін на продукцію, що становить основу зовнішньої торгівлі України, хоча ціни на імпорт у цілому зросли більше ніж на експорт. Відтак ціновий індекс умов торгівлі знизився до найнижчого з часів глобальної фінансово-економічної кризи рівня у 78,9%. Дефіцит торгівлі товарами сягнув 11,1 млрд дол. США, тоді як у 2021 р. він склав 4,8 млрд [1].

Унаслідок російського вторгнення український експорт скоротився за всіма ключовими товарними групами. Найбільше постраждала металургія: вартісні обсяги експорту недорогоцінних металів і виробів з них впали на 67,5%, фізичні – на 70,8%. Найбільші виробничі потужності – «Азовсталь» та металургійний комбінат імені Ілліча – були повністю зруйновані. Низка металургійних заводів призупинили виробництво через безпосередню близькість до бойових дій. Решта компаній галузі були змушені шукати нові шляхи постачання своєї продукції на зовнішні ринки через блокаду чорноморських портів (на морський транспорт припадало до 80% експорту чорних металів з України). Оскільки металургійна галузь України значною мірою орієнтована на експорт, виробництво заліза і сталі впало на 70,1% з 21,4 млн до 6,3 млн т. У переліку найбільших виробників сталі у світі Україна опустилася з 14-го на 25-е місце [2].

Вітчизняний експорт залізних руд і концентратів зменшився на 45,9% з 44,4 млн до 24,0 млн т. У 2021 р. ключовим ринком збуту цієї продукції залишався Китай, на який припало 42,9% (19,3 млн т) українського експорту залізної руди. Втім у 2022 р. відбулася переорієнтація на ринок ЄС, куди спрямовано 12,9 млн т залізорудної сировини, тоді як до Китаю – всього 4,4 млн т. Падіння експорту цієї продукції переважно зумовлено впливом двох чинників: обмеження у доступі до морських перевезень і зниження світових цін. Середньорічна вартість експорту однієї тонни залізної руди у 2022 р. знизилась на 21,9% зі 155,5 до 121,5 дол. США; до Китаю руда постачалася за середньою ціною у 85,5 дол. США/т.

Зменшення експорту продовольства було менш істотним. Експорт зернових скоротився на 24,1% у фізичних обсягах та на 26,2% – у вартісних. Експорт олії з соняшнику зменшився на 16,4% у фізичних обсягах й на 15,5% – у вартісних. Експорт соєвої олії знизився тільки на 1,7% у фізичних обсягах, а у вартісних зріс на 3,2%. Від початку широкомасштабного вторгнення український експорт зернових й олійних культур та рослинних олій обірвався так само, як і експорт інших товарів, що переважною мірою покладался на морський транспорт. Однак, завдяки створенню «зернового коридору» в рамках Чорноморської зернової ініціативи після понад чотирьох місяців блокади, річне падіння українського експорту найважливіших продовольчих товарів у підсумку було некритичним, а експорт кукурудзи навіть дещо зріс (табл. 1).

Створення «зернового коридору» – прямий наслідок значної ролі України у світовій торгівлі продуктами харчування: у 2021/22 маркетинговому році на неї припало 46% світового експорту соняшникової олії, 17% експорту ячменю, 12% експорту кукурудзи та 9% експорту пшениці. Дані табл. 1 наочно демонструють, наскільки «зерновий коридор» допоміг відновити експорт продовольства з України, починаючи з серпня. Певною мірою уникнути блокади чорноморських портів, безсумнівно, допомогло використання залізниці з метою доставки зерна до портів ЄС (так звані «Смуги солідарності»). Проте саме відкриття «зернового коридору» через Чорне море стало вирішальним

кроком до подолання дефіциту продовольства на глобальному ринку. На це чітко вказує динаміка цін: у березні 2022 року ціна на пшеницю злетіла з 390,5 до 486,3 дол. США за тону, у травні вона сягнула 522,3 дол. США/т, а в серпні знизилася до 382,9 дол. У той же період ціна тонни кукурудзи спершу зросла з 292,6 до 348,2 дол. США, потім знизилася до 289,8 дол. [4].

Таблиця 1

**Щомісячний експорт деяких продовольчих продуктів
з України у 2022 р., тис. т**

	Кукурудза	Пшениця	Ячмінь	Соняшникова олія
Січень	4 503,5	1 148,9	285,6	611,8
Лютий	4 913,0	1 511,3	155,0	418,0
Березень	176,6	33,2	6,6	29,1
Квітень	601,0	9,2	11,8	129,6
Травень	959,3	43,5	11,6	202,7
Червень	1 013,8	138,4	26,0	267,5
Липень	1 098,6	411,8	183,1	306,9
Серпень	1 850,7	899,6	206,8	390,6
Вересень	2 260,0	1 906,5	397,4	566,8
Жовтень	2 316,6	1 979,5	383,5	433,2
Листопад	2 024,0	1 581,4	296,1	466,4
Грудень	3 261,4	1 554,6	179,0	467,8
Січень-грудень 2022	24 978,5	11 218,0	2 142,4	4 290,3
Січень-грудень 2021	24 674,9	20 071,3	5 656,3	5 132,1
Річний приріст, %	1,2	-44,1	-62,1	-16,4

Джерело: [3]

Окрім кукурудзи та соєвої олії, Україні у 2022 р. вдалося збільшити експорт інших сільгосппродуктів. Скорочення виробництва соняшникової олії спонукало аграріїв збувати насіння соняшнику, його експорт досяг історичного максимуму в 2,75 млн т. Завдяки тому, що рентабельність експорту олійних культур є більш стійкою до зміни способу транспортування, Україна також наростила експорт сої на 81,6% до 2,0 млн т, посівши восьме місце серед найбільших експортерів сої у світі, та насіння ріпаку на 16,6% до 444,6 тис. т. Щедрий урожай і переорієнтація на ринок ЄС сприяли збільшенню вітчизняного

експорту свіжих яблук і груш на 64,0% до 46,8 тис. т. Також незначно зріс експорт горіхів, картоплі та сорго.

Слід зазначити, що ЄС з червня 2022 року тимчасово скасував бар'єри для імпорту з України, зокрема залишкові ввізні мита на промислові товари, тарифні квоти на харчову і сільськогосподарську продукцію, а також антидемпінгові та захисні заходи щодо деяких виробів із сталі. Тоді як знаття мит, антидемпінгових та захисних заходів не дало відчутних результатів, скасування тарифних квот підштовхнуло деяких українських товаровиробників збільшити поставки до ЄС, особливо тих, для яких ставки мит поза квотами становили відчутну перешкоду для доступу на європейські ринки. Так, Україна експортувала до ЄС 152,5 тис. т цукру, хоча у попередні роки його експорт до ЄС не перевищував тарифну квоту в 20,7 тис. т. Загальний експорт цукру з України у 2022 р. збільшився більш ніж у сім разів, сягнувши 181,0 тис. т. Так само скасування тарифних квот активізувало вітчизняний експорт яблучного соку, вершкового масла й етанолу.

Загалом структура товарного експорту України змінилась у бік збільшення частки продуктів харчування та сільськогосподарської продукції з близько 40% до 53% у 2022 р. Частка недорогоцінних металів та виробів з них зменшилася з 23,5% до 13,6%; частка мінеральних продуктів – з 12,4% до 9,8%. За попередніми оцінками, у 2022 р. український експорт сировинної продукції скоротився на 8,4 млрд дол. США, в той час як експорт промислових товарів – на 15,4 млрд дол.

Що стосується імпорту, падіння обсягів зафіксовано в усіх основних групах товарів, за кількома винятками, безпосередньо пов'язаними з війною та реакцією уряду на неї. По-перше, імпорт пального зріс у вартісному обсязі на 59,9% до 8,66 млрд дол. США, хоча зменшився у фізичному обсязі на 17,0%, склавши 7,3 млн т. Раніше Україна імпортувала нафтопродукти переважно з Білорусі та Росії. У 2021 році на Білорусь припадало 44,1% українського імпорту палива, на Росію – 24,0%. Припинення імпорту з цих країн і знищення єдиного в Україні діючого нафтопереробного заводу призвели до дефіциту бензину і нарощення поставок пального з ЄС (імпорт зріс майже вдвічі

порівняно з попереднім роком до 3,75 млн т, а у вартісному обсязі – у 3,3 рази до 4,8 млрд. дол. США), Індії (імпорт зріс втричі у фізичному обсязі до 767,4 тис. т, і майже всемеро – у вартісному до 1,0 млрд дол. США), Ізраїлю (імпорт склав 150,1 тис. т на суму 175,6 млн дол. США, що втричі більше за обсягом і в п'ять разів за вартістю ніж у 2021 р.) [3].

По-друге, у відповідь на економічний шок унаслідок широкомасштабного вторгнення уряд України радикально лібералізував імпорт, починаючи з квітня 2022 р. Зокрема, було істотно спрощено митні процедури, призупинено сплату імпортного ПДВ, акцизного збору і ввізних мит, скасовано митний огляд, фіто-санітарний контроль та інші заходи нетарифного регулювання [5]. Це значною мірою стимулювало імпорт легкових автомобілів, розмитнення яких в Україні збільшує вартість ввезених авто приблизно у 1,5 рази. Імпорт за кодом HS 8703 «Автомобілі та інші моторні транспортні засоби, головним чином призначені для перевезення людей» вже у квітні досяг обсягів, які спостерігалися до широко-масштабного вторгнення (32,8 тис. од.), у травні сягнув 95,5 тис. од., у червні – 103,0 тис. од. Для порівняння, у травні 2021 р. Україна імпортувала 48,8 тис. авто, у червні – 55,0 тис. Нарощення імпорту спричинило стрімке зростання дефіциту торгового балансу, в результаті чого було прийнято рішення повернути торгові бар'єри. Як наслідок, імпорт легкових авто у липні знизився до 14,4 тис. од., а в наступні місяці 2022 р. становив від 17,0 до 20,7 тис. од. Річний імпорт легкових автомобілів в Україну зменшився на 37,0% за обсягом і на 32,8% за вартістю.

По-третє, масові ракетні обстріли енергетичної інфраструктури призвели до стрімкого зростання імпорту електрогенераторних установок. Протягом січня-вересня 2022 р. Україна імпортувала в середньому 14,0 тис. електрогенераторів з бензиновими двигунами (HS 8502 11-20) на місяць. У жовтні цей імпорт зріс до 71,8 тис. од., у листопаді – до 155,3 тис. од., у грудні – до 290,0 тис. од. Загалом імпорт електрогенераторних установок в Україну у 2022 р. склав 643,1 тис. од., що вдесятеро більше, ніж у попередньому році.

Література:

1. Індокси фізичного обсягу, середніх цін та умов торгівлі у зовнішній торгівлі України товарами у 2022 році / Державна служба статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua/>
2. Колісниченко В. Глобальний випуск сталі в грудні 2022-го скоротився на 10,8% р./р. URL: <https://gmk.center/ua/news/globalnij-vipusk-stali-v-grudni-2022-go-skorotivsya-na-10-8-r-r/>
3. Free access to detailed global trade data / UN Comtrade Database. URL: <https://comtradeplus.un.org/>
4. Infographic – Ukrainian grain exports explained / European Council. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>
5. Скрипник С.В., Процевят О.В., Воронова О.В. Особливості регулювання зовнішньоекономічної діяльності в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 38. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1308/1262>

НАПРЯМ 2. МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС

Хмарська І.А.

*кандидат економічних наук, доцент,
кафедра економіки, обліку та підприємництва,
Первомайський навчально-науковий інститут
Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-3>

БІЗНЕС В УМОВАХ ВІЙНИ: СТАН ТА ПРОБЛЕМИ АДАПТУВАННЯ

Спочатку пандемія COVID-19, потім військові події на території України стали основною причиною реструктуризації вітчизняної економічної системи. Активні бойові дії не просто стримують роботу певних галузей, а унеможливають їх функціонування; доведено, що за актуальних обставин занепад економіки України був неминучим та до сьогодні залишається характерним. До комплексу негативних факторів, джерелом яких стала повномасштабна війна, також варто віднести і зниження зайнятості, платоспроможності громадян, загальний ріст ризиків серед населення і бізнесу. Відповідно, маючи стійкий занепад виробничо-господарського сектору і сповільнення бізнес-активності, пріоритетною задачею для влади є пошук шляхів реформування і стабілізації із подальшим повоєнним відновленням вітчизняної економіки.

Українські підприємці дуже суттєво постраждали від війни, яку розпочала проти мирної України кривава Росія. Ці збитки вираховуються десятками мільярдів доларів. УНІАН розбирався, які зараз основні виклики стоять перед національним бізнесом та як він може посилити роботу. За даними проведеного Міністерством цифрової трансформації опитування, з початку війни досі 47 відсотків підприємств зупинені або майже зупинені,

а загальні прямі втрати малого та середнього бізнесу з 24 лютого оцінюються в 85 млрд доларів!

В умовах реалізації прагнень щодо досягнення стабільності в економіці України та створення умов, що сприятимуть відновленню бізнес-активності, росту кількості господарюючих суб'єктів і рівню їх рентабельності, підвищенню рівня довіри бізнесу, громадян до органів державного управління, а також загальному подоланню кризи, актуалізується важливість реалізації ряду реформ. В контексті поствоєнного етапу найбільшої важливості набувають зміни в організації ринку праці, регулювання бізнесу, управління державною власністю, розвитку переробної промисловості тощо [1].

Серед основних проблем, які не дозволяють відновлюватися та розвивати бізнес під час війни – мала кількість платоспроможних клієнтів, непрогнозованість розвитку ситуації в країні та відсутність достатнього капіталу. Через це лише 6% бізнесів адаптувалися до умов та змогли побудувати стратегію та бізнес-плани в умовах нових реалій. Однак, на щастя, попри такий малий відсоток, багато українських підприємців знаходять ресурси та продовжують підтримувати державу та допомагати нашим збройним силам.

Зокрема, понад 38% співробітників та керівників підприємств допомагають у ці складні часи нашій державі самостійно, у майже 32% випадків це є важливою частиною всього бізнесу та колективу, 24% допомагають шляхом розвитку бізнесу й робочих місць. При цьому лише 7% представників бізнесу не мають можливості допомагати.

В Україні триває урядова програма з переміщення бізнесу у безпечні регіони для продовження повноцінної роботи. За офіційними даними, завершили переїзд 606 підприємств, 390 з них вже відновили роботу на нових майданчиках у західних регіонах України. Загалом на переміщення бізнесу у цифровій платформі зареєстровано 1612 заявок [3].

Українські підприємці через заблоковані російськими піратами порти не мають змогу повному обсязі виконувати експортні замовлення. Окрема проблема, яку слід виділити при експорті закордон – це налагодження ефективної логістики.

Через війну в Україні виник дефіцит морських контейнерів, транспортування товарів нашого заявника-експортера залізничним шляхом стало неможливим. Тому він був вимушений здійснювати перевезення автомобільними шляхами. Але і тут виникли складнощі.

Вплинула на роботу бізнесу і ситуація з відключенням електрики. 7,8% заявили, що фактично зупинили свою діяльність через проблему з енергопостачанням, 12,8% – втратили до 80% обороту, 16,7% – до 50% обороту, 28,3% – до 20–30% обороту, 19,2% – до 10% обороту. При цьому лише 15,1% бізнесменів повідомили, що ситуація з електроенергією практично не вплинула на їхню роботу [4].

Український бізнес попри війну, намагається пристосуватись до нестабільних умов. Однією з можливостей зберегти бізнес може стати вихід на іноземні ринки. Перший шок від початку війни вже минув. Люди потроху приходять до тями й починають активно облаштовувати життя в нових реаліях. Відновлюється логістика, налагоджуються робочі процеси та запускаються нові проєкти. Підприємці не припиняють шукати актуальні інструменти розвитку та посилення своєї діяльності навіть в умовах воєнного стану. Слід визнати, що попри економічні збитки, війна «підказала» українському бізнесу низку перспектив. Серед них, зокрема, можливість спробувати себе на іноземному ринку.

Перед виходом на іноземний ринок важливо його дослідити, промоніторити конкурентів та скласти «досьє» на майбутнього клієнта: хто ці люди, чим вони цікавляться та який спосіб життя ведуть. Стратегія розвитку бізнесу в з початку війни передбачає вихід на англомовну аудиторію, тому потрібно враховувати і це.

Серед п'ятірки лідерів бізнесу в рейтингу з минулого року залишалася тільки торгівля, яка все ще найбільш популярна. Інше під час війни: благодійність, надання інших видів послуг (здебільшого мова про ремонт комп'ютерів та іншої техніки), переробна промисловість, діяльність у сфері адміністративних і допоміжних послуг.

Водночас, українці зареєстрували понад 10 000 компаній у Польщі з початку цього року. У тому числі 9829 компаній – після 1 березня, повідомляє Business Insider Polska. Кожна четверта

компанія займається будівництвом (найчастіше виконання будівельно-оздоблювальних робіт). 16% новостворених бізнесів – ІТ-компанії, 7% – транспортні та логістичні компанії (таксі, вантажні перевезення, склади). Business Insider Polska пише, що українці заповнюють якраз ті ніші, де не вистачало польських спеціалістів. Українські «Нова Пошта» та «Львівські круасани» уже відкрились у Польщі: «Нова пошта» запустила 2 відділення у Варшаві, «Львівські круасани» відкрилися у Згожецеці та Вроцлаві. «Нова пошта» хоче розширюватись на Краків, Вроцлав, Жешув та Познань [5].

Згідно із опитуванням Дія.Бізнес, найбільше хочуть розвивати експорт виробники меблів (50% опитаних), легка промисловість (37%) машинобудування (27,7%), надавачі послуг з маркетингу, консалтингу та дизайну (24,4%).

Війна змусила українських підприємців масштабуватися на внутрішньому ринку, проводити «вилазки» на інші ринки всередині країни та поза нею, посилювати експорт або взагалі запускати його. Саме головне зберегти командний дух в бізнесі, щоб люди не втратили відчуття захищеності, безпеки, потрібності. До команди зараз потрібно мати більше розуміння та терпіння.

Література:

1. Хмарська І.А., Кучерява К.Я., Клімова І.О. Особливості післявоєнного відновлення економіки України. *Економіка та суспільство*. 2022. № 42. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-42-31> URL: <http://eir.nuos.edu.ua/xmlui/handle/123456789/6369>

2. Проект Плану відновлення України / Національна рада з відновлення України від наслідків війни. Київ. 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/economic-recovery-and-development.pdf> (дата звернення: 18.03.2023).

3. Статистична інформація / Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 18.03.2023).

4. Рихлицький В. Бізнес в умовах війни: хто зазнав найбільших втрат та як відновлюються підприємства. *Економічна правда*. 23 березня 2022 р. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/03/23/684549/> (дата звернення: 18.03.2023).

5. Бізнес в умовах війни: як українці адаптувалися до всіх складнощів 2022 року. URL: <https://buduysvoe.com/publications/biznes-v-umovah-viyny-yak-ukrayinci-adaptuvalysya-do-vsikh-skladnoshchiv-2022-roku>

Чайка-Петегирич Л.Б.

*кандидат економічних наук, доцент,
кафедра зовнішньоекономічної діяльності,
Херсонський національний технічний університет*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-4>

КРОСКУЛЬТУРНА СПЕЦИФІКА ВЕДЕННЯ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

У сучасному суспільстві корпоративні, некомерційні та державні організації працюють у середовищі, де культурне розуміння має вирішальне значення. Міжнародне управління зосереджується на зовнішніх викликах діяльності компанії, які викликає глобалізація, включаючи потребу спілкуватися з партнерами різного культурного походження. При цьому, національна ділова культура суттєво впливає на різні аспекти життєдіяльності організації – на підходи до керівництва і ставлення до влади, стиль ведення переговорів, сприйняття та виконання законів, планування, форми і методи здійснення контролю, особисті та групові стосунки людей і т. ін. Велика кількість існуючих в різних країнах національних ділових культур, зростаюча відкритість ринків, глобалізаційні тенденції в світовій економіці викликають необхідність різноаспектного дослідження та урахування в практичній діяльності крос-культурної специфіки ведення бізнесу [1; 3]. Її появі передувала група наступних чинників:

- втрата державами монополії на регулювання ринку трудових ресурсів;
- активізація міграційних процесів;
- розвиток інформаційних технологій та телекомунікаційних можливостей;
- глобалізація фінансових ринків;
- конкуренція між мультинаціональними корпораціями;
- посилення ролі міжнародних організацій;
- впровадження глобального менталітету;

– створення глобальної бізнес-компетенції – знання нових можливостей в епоху гіперконцентрації, глобального надлишку виробничих потужностей;

- зміна системи цінностей споживачів;
- розвиток інтернаціональної бізнес-етики;
- доступність і всеосяжність міжнародного бізнесу.

У сучасному глобальному світі світові лідери намагаються думати нестандартно про те, як можна покращити продажі, створити контент, зробити більший вплив на ту чи іншу галузь, застосувати найкращі маркетингові стратегії, шукаючи нові шляхи підвищення продуктивності праці. Те, що можна з легкістю здійснювати на національному ринку, де культурні особливості відомі, зовсім інакше проявляється на глобальній арені. Тут підприємство має справу з представниками різних культур, які думають, розмовляють і ведуть справи зовсім іншим, незвичним способом, що призводить до проблем і спричиняє конфлікти.

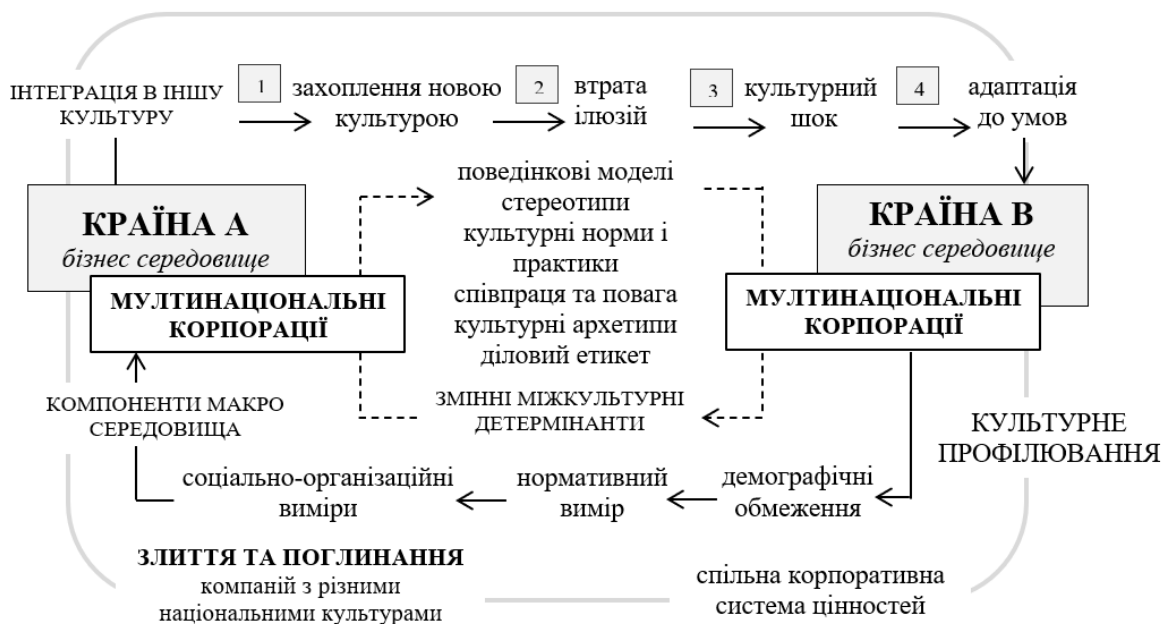


Рис. 1. Крос-культурна специфіка ведення бізнес

Джерело: складено автором

Успішне виконання крос-культурним менеджментом своїх основних завдань дозволяє міжнародним компаніям досягати ряду переваг, а саме:

- Розроблення спільного підходу до розуміння та вирішення проблем
- Спільне використання знань, передавання досвіду, стимулювання групового навчання
- Формування ефективних крос-культурних технологій
- Вироблення позитивного ставлення до стилю управління компанією
- Позичування компанії як глобального гравця завдяки використанню політики міжнаціонального найму
- Розширення пулу талантів
- Освоєння нових ринків завдяки культурному різноманіттю персоналу
- Впровадження нових моделей мислення і поведінки
- Зростання рівня задоволеності результатами
- Формування гнучкої, ефективної мовної політики
- Сприяння внутрішній інтеграції працівників та зовнішній адаптації організації
- Залучення менеджерів із досвідом роботи в мультикультурному середовищі
- Отримання нових знань як унікальної конкурентної переваги
- Врахування розбіжностей культур і їх використання з вигодою для компанії
- Покращення процесів прийняття рішень
- Зниження кількості конфліктів пов'язаними з культурними відмінностями
- Орієнтація на інновації та підвищення економічного зростання
- Поява нових форм культурної активності

Наведені вище переваги свідчать про те, що якщо роботодавці не звертають уваги на культурні риси працівників, вони не можуть отримати від них вигоди і, навпаки, стикаються з проблемами через ці відмінності. Не прийняття до уваги фірмами особливостей різних країн ставить під загрозу прибутковість свого бізнесу. Так, наприклад, американці споживають «солодку кукурудзу». Вони її проварюють та їдять з маслом та сіллю. Але коли у 1960-х роках американська компанія «Грін Джайнт» намагалась продати консервовану кукурудзу в Європу, у компанії нічого не вийшло і вона була змушена закрити збудоване в Італії підприємство так як європейці розглядали кукурудзу як «корм для худоби», але ж ніяк не їжу для людей [2].

Як бачимо, для роботи з декількома культурами потрібні численні підходи. Керівники, які володіють навичками монокультурного менеджменту, рідко досягають успіху в

мультикультурному чи двокультурному середовищі. Щоб успішно працювати в міжкультурному середовищі з іноземними партнерами глобальним лідерам потрібно постійно розширювати свою крос-культурну компетенцію.

Підсумовуючи вище наведене зазначимо, що під міжкультурним менеджментом можемо розуміти здатність лідерів встановлювати засновані на довірі та повазі стосунки між членами інтернаціональної команди, вирішувати культурно обумовлені проблеми шляхом розробки відповідних пропозицій міжкультурної взаємодії. Таким чином, можна сказати, що ефективні заходи міжкультурного менеджменту приносять користь як компаніям, так і співробітникам.

Література:

1. Близнюк О.В. Крос-культурні особливості менеджменту сучасної мультинаціональної організації : монографія. Харків : ФОП Лібуркіна Л.М., 2017. 296 с.

2. Каримли Э.Б. Кросс-культурное поведение в ТНК в условиях интенсивной глобализации рынка. *Економіка та держава*. 2009. № 11. С. 121–123.

3. Bird, A & Mendenhall, ME 2016. 'From cross-cultural management to global leadership: evolution and adaptation'. *Journal of World Business*. 2016. Vol. 51. No. 1. P. 115–126.

НАПРЯМ 3. ЕКОНОМІКА НА МАКРО-ТА МІКРОРІВНЯХ

Гуткевич С.О.

*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри міжнародної економіки,
Національний університет харчових технологій*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-5>

ТРАНСНАЦІОНАЛЬНІ КОМПАНІЇ І ЇХ РОЛЬ У ЗРОСТАННІ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ

Сучасна економіка характеризується стрімким розвитком транснаціональних компаній (ТНК). Діяльність цих компаній виходить за національні межі, вони є основними інвесторами у світі. Особливостями таких компаній є велика кількість працівників, багато представництв та поширення продукції по багатьох країнах завдяки чому вони стають транснаціональними. Значення і масштаби діяльності таких компаній постійно зростають, знаходячи свій вияв у безперервному збільшенні обсягів торгівлі та експорту, а подекуди суттєво впливаючи на економіку окремих країн. Вони залишаються основними донорами нових технологій, створюють значну кількість робочих місць, виступають стратегічними інвесторами. Згідно з визначенням Конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) до транснаціональних корпорацій відносяться підприємства, які мають підрозділи (відділення, філії тощо) не менше, ніж в одній країні, й функціонують за такою системою прийняття рішень, яка дає змогу проводити послідовну політику та реалізовувати загальну стратегію. ТНК включають в себе материнську компанію та їхні зарубіжні філії. Материнською є компанія, яка контролює активи підприємств, що розташовані в інших країнах. Відповідно, зарубіжними філіями вважаються підприємства, в яких частину активів контролюють інвестори, що резидентами іншої країни. При цьому частка акціонерного капіталу головної компанії в іноземній фірмі повинна бути не меншою за 10%. В економічній

літературі виділяють групу кількісних та якісних характеристик, за якими організацію можна віднести до транснаціональних компаній. До кількісних ознак ТНК відносяться кількість іноземних держав, де вони діють, кількість зайнятих за кордоном, обсяги зарубіжних продажів, частка грошових ресурсів в іноземних державах, а також відсоткові співвідношення цих показників до їх загального значення. До якісних ознак ТНК належать порівняно масштабний розмір компанії, використання уніфікованої загальносвітової стратегії, значні обсяги діяльності за кордоном та стабільне положення на ринку з ознаками домінування.

ТНК займають провідні позиції у всіх сферах світової економіки: виробництві, торгівлі, фінансах, технології, транспортній інфраструктурі, сфері послуг. Сфери інтересів розподіляються наступним чином: близько 60% – промисловість, 37% – послуги, 3% – базові галузі (видобувна і сільське господарство). Вони вкладають близько 90% прямих іноземних інвестицій.

Під контролем ТНК знаходиться 90% світового ринку пшениці, кави, кукурудзи, лісоматеріалів, тютюну, джуту і залізної руди; 85% ринку міді та бокситів, 80% чаю та олова, 75% бананів, натурального каучуку та сирової нафти.

Однозначно позитивну або однозначно негативну оцінку діяльності транснаціональних корпорацій з точки зору їх впливу на економіку приймаючих країн дати неможливо. За відносно нетривалий історичний період свого існування вони проявили себе занадто по-різному. Це залежало від багатьох чинників, наприклад, мети компанії в даний момент часу, певних особливих обставин, країни (країн), де функціонує ТНК тощо. Однак коли перед державою постає питання про прийом на своїй території, міжнародної компанії, уряду необхідно ретельно зважити всі переваги та недоліки такого співробітництва. Поряд з очевидними позитивними наслідками, які отримує національна економіка від присутності ТНК, існують також явні приховані недоліки, що часто переважають у підсумку.

Особливу увагу мають компанії, які діють у пріоритетних, стратегічних для приймаючої країни галузях, або діяльність яких пов'язана з навколишнім середовищем, виробництвом сільськогосподарської продукції. Їхні внески до бюджету, вплив

на екології, дотримання соціальних стандартів для працівників завжди є основними питаннями у переговорах з урядами.

Приймаючи держави від притоку інвестицій виграють у багатьох аспектах, так як широке залучення іноземного капіталу сприяє створенню нових робочих місць у країні, росту доходів державного бюджету. Організація виробництва тієї продукції, що раніше вивозилася, зменшує або припиняє її імпорт. Компанії, що випускають конкурентоздатну на світовому ринку продукцію і мають високі експортні показники, значною мірою сприяють зміцненню позицій країни на зовнішньоторговельних ринках.

Якісними перевагами присутності ТНК для країни є удосконалення організації виробничого процесу, системи підготовки та стимулювання працівників, підняття стандартів якості продукції, доведення їх до світового рівня. Для громадян, що безпосередньо пов'язані з транснаціональними корпораціями, тех. Є економічні та соціальні вигоди. Ті, хто володіє акціями ТНК, завжди буде затребуваними у багатьох країнах.

Також варто виділити окремо позитивні та негативні аспекти впливу ТНК на аграрну галузь, як ключову з точки зору забезпечення населення країни продовольством.

Для галузей агропромислового комплексу діяльність міжнародних компаній має дуже суттєве значення. Як основа забезпечення людства продовольством, сільське господарство потребує всілякої підтримки з боку держави та бізнесових структур. Традиційність аграрного виробництва та його невелика гнучкість при впровадженні новинок у систему господарювання, особливо в країнах, що розвиваються в умовах розвинутого ринку створюють додаткові перешкоди. Державі самій повністю вирішити ці питання не вдається. Тому вона залучає транснаціональні компанії, які вирізняються серед інших прогресивними методами ведення підприємництва та швидкою мобільністю грошових, трудових ресурсів і засобів виробництва.

Але результати від впливу ТНК на галузь можуть діаметрально відрізнятись. Позитивними моментами є надходження іноземних інвестицій, передових технологій виробництва та нової техніки для обр обробітку посівних площ та збирання врожаю. Важливим чинником є ще соціальні стимули, які не тільки означають вищу оплату праці робітників та укладання з

ними довгострокових контрактів. Сюди входить система підтримки та розбудови транспортної і соціальної інфраструктури (шкіл, дитсадків, культурних та побутових закладів), вбудовування компанії як складового елемента культури села.

Однак на противагу цьому, негативними наслідками для агропромислового комплексу від ТНК можуть бути неефективне використання природних ресурсів приймаючої країни, витіснення національних виробників та зайняття монопольного середовища на ринку, попередня незацікавленість у довгостроковій присутності і припинення діяльності в національній економіці після досягнення своїх цілей. Найголовнішою ж загрозою для країн перехідної економіки з боку ТНК при їх інтенсивному господарюванні в сільському господарстві є ризик втрати контролю держави за галуззю. Транснаціональні компанії здатні швидко привласнити пріоритетні виробництва та встановити тут свій повний контроль, а державі буде складно відновити свої повноваження в попередніх масштабах. Виробництво продуктів харчування та забезпечення ними населення має здійснюватися безперешкодно при настанні будь-яких форс-мажорних обставин. Тому урядам приймаючих країн варто ретельно обдумувати наслідки можливої співпраці з великими світовими виробниками в контексті можливих наслідків та накопиченого досвіду.

ТНК має негативний вплив на розвиток економіки країн. Транснаціональні компанії, які безпосередньо пов'язані з сільськогосподарським виробництвом впливають на забруднення навколишнього середовища та завдання шкоди їхньою продукцією здоров'ю людини. Відомими світовими корпораціям (серед яких McDonalds, Nestle, PepsiCo, Coca-cola, Monsanto тощо) в різний час мали такі недоліки:

- використання шкідливих для здоров'я людини технологій приготування продуктів;
- значне забруднення навколишнього середовища через велику кількість пластикового та паперового посуду;
- застосування у виробництві трансгенних компонентів;
- проведення деяких дослідів на тваринах;
- тотальне використання хімії;
- застосування технологій. Що сприяють руйнуванню озонового шару;

– перенесення «брудного» виробництва в країни третього світу;

– експлуатація робітників у країнах третього світу;

– негативний соціально-економічний вплив на фермерство та селянство.

– виробництво сільськогосподарської продукції фермерами та аграрними транснаціональними компаніями передбачає безпосередню взаємодію з навколишнім середовищем. ТНК з більш розвинутих країн, переносили свої виробництва до менш розвинутих країн з метою зменшення чи уникнення штрафних санкцій за екологічне забруднення і це було вагомою причиною виходу за межі національного ринку. Однак останніми роками ситуація істотно змінилася, так як великі корпорації прагнуть дотримуватися екологічного законодавства всюди, де організують свою діяльність, незалежно від рівня розвитку приймаючих країн. Причиною цього є бажання підтримувати свою позитивну репутацію, яка може бути підірвана судовими процесами навіть у найменш розвинутих країнах.

Характерною особливістю сільськогосподарського виробництва є його повільне пристосування до використання нових технологій, в тому числі більш екологічно безпечних. Внаслідок того, що у процесі виробництва агропродовольчої продукції існує чітка послідовність комплексу необхідних дій, яка не може бути ніяким чином змінена (використання значних територій під рілля, внесення добрив, засобів захисту від хвороб та шкідників, застосування техніки на всіх етапах виробництва) негативний вплив сільського господарства на навколишнє середовище зменшується не такими швидкими темпами, як у високотехнологічних галузях. Проте екологізація аграрної сфери все ж зростає, охоплюючи одночасно засоби виробництва (екологічніші технології) та саме продовольство (тенденція до захоплення споживачем органічної продукції).

Література:

1. Формування глобального і регіонального ринків сільськогосподарської сировини і продовольства : монографія. Київ : ННЦ «ІАЕ», 2015. 320 с.

Гужва І.Ю.

*доктор економічних наук,
перший заступник директора
Державного науково-дослідного інституту
інформатизації та моделювання економіки*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-6>

ВИКЛИКИ ДЛЯ УКРАЇНСЬКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

У 2022 році промислове виробництво в Україні скоротилося на 36,9%. При цьому падіння виробництва у секторі переробної промисловості сягнуло 41,2%. Найбільшого падіння зазнала металургійна галузь, зокрема виробництво чавуну, сталі і феросплавів, яке знизилось на 69,2%. Виробництво машин і устаткування зменшилося на 59,4%, автотранспортних засобів – на 53,2%, суден і човнів – на 69,3%, меблів – на 41,7%, виробів зі скла – на 55,7%, керамічних виробів – на 62,9%, цементу – на 52,0%. Виробництво продукції хімічної галузі зменшилося на 62,0%, деревообробна галузь скоротилася на 31,1%, легка промисловість – на 26,6% [1]. За оцінками Київської школи економіки (КШЕ), прямі втрати активів підприємств промисловості в грошовому вираженні станом на 31 грудня 2022 р. становили 13,0 млрд дол. США, з них 9 млрд – частка збитків великих та середніх підприємств. Загальні непрямі втрати сягають 33,1 млрд, а необхідна сума для відновлення підприємств – 24,9 млрд дол. США [2].

Втім, варто зазначити, що безупинне падіння української промисловості почалось ще задовго до війни. Так, частка переробної промисловості у структурі ВВП зменшилася з 18,4% у 2007 році до 9,5% у 2021 році [3].

Одна з найбільших проблем промисловості у період широкомасштабної війни – це руйнація виробничих об'єктів. Чорна металургія втратила приблизно третину своїх активів. Зруйновано «Азовсталь» і ММК ім. Ілліча – другий і третій найбільші за розмірами металургійні комбінати України, що

виробляли до 40% сталі в країні. Пошкоджено та зупинено Авдіївський коксохімічний завод. Восени часткової руйнації зазнав й найбільший у країні металургійний комбінат – «АрселорМіттал Кривий Ріг».

Дається взнаки брак уваги з боку уряду до проблем промисловості. Немає централізованої установи та/або уповноваженої особи в уряді, яка б займалася питаннями промисловості. Замість цього, Мінекономіки займається питаннями енергозберігаючих освітлювальних приладів, розмінування, дерегуляції тощо. Міністерство стратегічних галузей промисловості взагалі не здійснює активної економічної політики.

Як наслідок, найбільшим досягненням є запровадження зернових коридорів замість, наприклад, комплексних програм переробки зернових, що посприяло б зайнятості, податковим надходженням, більшим надходженням експортної виручки. Відбувається масове переміщення закордон переробних підприємств, повна або часткова зупинка діючих. При цьому приділяється дуже багато уваги майбутнім або потенційним інвестиційним проектам (реалізація яких зовсім не гарантована) замість концентрації зусиль на вирішенні питань наявних суб'єктів господарювання (зруйнованих, переміщених, повністю або частково зупинених, тих що мають намір перемістити виробництво закордон та ін.).

Державна фінансова підтримка господарської діяльності в Україні сприяє розвитку насамперед сільськогосподарського сектора, на який спрямовується понад 50% відповідних коштів. Ключові інструменти підтримки економічного розвитку, такі як «Програма 5-7-9» та «єРобота» зосередженні передусім на стимулюванні малого і мікробізнесу у секторі торгівлі й послуг. На промисловий сектор припадає найменше коштів з державної підтримки – близько 13-16%, а основні інструменти цієї підтримки теж налаштовані на реалізацію невеликих проектів. Наприклад, у «єРобота» максимальний розмір гранту складає всього 8 млн грн. Максимальний розмір кредиту, на які розповсюджується «Програма 5-7-9», становить 60 млн грн.

Значним викликом є відсутність ритмічного замовлення з боку держави. За підсумками I кварталу поточного року

більшість публічних замовників досі не опублікували (не сформували) плани закупівель. Це фактично унеможлиблює своєчасну підготовку переробних підприємств (особливо тих, що мають складний і довготривалий виробничий цикл) вчасно задовольнити державні потреби. Крім цього, уряд (навіть в умовах війни та з урахуванням негативного досвіду імпортозалежності в умовах COVID-19) досі віддає перевагу іноземним постачальникам. Наприклад, виробничі потужності ЗТР завантажені менше ніж на 30%, а уряд шукає пастильників серед іноземних виробників. Аналогічна ситуація з військовою формою, спеціальною технікою тощо.

Суттєво підриває промисловий потенціал й велика кількість мобілізованих, поранених та, на жаль, втрачених людей працездатного віку. У тому числі людей з відповідною освітою та кваліфікацією. Також велика кількість кваліфікованого та працездатного населення емігрувало, частина з них вже ніколи не повернеться. Є певні труднощі із обмеження виїзду чоловіків закордон для участі у виставках, укладення контрактів, обслуговування техніки тощо.

Позитивним аспектом діяльності уряду у сфері збереження та підтримки промислового потенціалу України вбачаємо запуск програми кредитування експорту. За сучасних умов застава Експортно-кредитного агентства є чи не єдиним способом одержати банківське фінансування експортних контрактів. Обсяги такого фінансування лишаються доволі малими, адже статутний капітал ЕКА доволі малий (по закону має бути не менше 2 млрд, а по факту це 200 млн грн та еквівалент 1,6 млрд грн ОВДП). Особливо малими є обсяги експортного фінансування у рамках програми компенсації відсоткових ставок за кредитами Програми «Доступні кредити 5-7-9», що не можуть перевищувати 60 млн грн. Можливість отримання під гарантії ЕКА більших сум кредитування існує, але постає питання відсоткових ставок.

Для подальшого поживавлення українського експорту вкрай важливо суттєво збільшити уставний капітал ЕКА (щонайменше до 500 млн дол. США), суттєво збільшити обсяги фінансування Програми «5-7-9» та підвищити ліміти до 1 млрд грн для експортного фінансування за пільговою ставкою.

Наряду з цим є важливими заходи уряду з продовження преференційного доступу до західних ринків. Наразі ЄС та Британія вже активно готують рішення щодо надання безмитного доступу до їх ринків для українських товарів. Важливо досягти такого доступу на постійній основі. Зняття обмежень на фінансування маркетингових заходів для просування українських товарів на зовнішніх ринках. Сприяння в участі української продукції на міжнародних виставках. Сприяння потрапляння української продукції в торговельні мережі інших країн. Сприяння в участі українських компанії в іноземних публічних закупівлях.

Не менш важливо, що заходи зі стимулювання ЗЕД сприяли експорту саме несировинної продукції. Для цього необхідно забезпечити умови для відкриття переробних виробництв в Україні, зокрема через страхування інвестицій від воєнних ризиків і запровадження європейської практики компенсації інвестицій через податки.

Необхідно забезпечити доступ до дешевого і довгого фінансового ресурсу для переробної промисловості (державні гарантії, кредити, гранти, компенсація відсоткових ставок, наявність промислових фондів тощо). Досягти цього можна через збільшення державної підтримки для переробної промисловості, що було б правильно, але в силу дефіциту фінансових ресурсів – малоімовірно. Тому залишається опція більш раціонального розподілу існуючих фінансових ресурсів між агросировинним сектором економіки і переробною промисловістю. Іншими необхідними заходами вбачаються наступні:

- забезпечення першочергового доступу української продукції до ринку публічних закупівель;
- суттєве збільшення експортного фінансування – збільшення обсягів пільгового кредитування експортних контрактів; запровадження експортного факторингу тощо;
- фінансування виставкової діяльності;
- тарифне і не тарифне обмеження експорту сировини;
- тарифне і нетарифне обмеження імпорту готової продукції;
- спрощення імпорту сировини;
- усунення тарифних та нетарифних бар'єрів у доступі до зовнішніх ринків.

Література:

1. Індекси промислової продукції за видами діяльності та основними промисловими групами (ОПГ) у 2022 році. Державна служба статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua>
2. Збитки, завдані українському бізнесу внаслідок російської агресії, оцінюються в \$13 млрд. Київська школа економіки. URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zbitki-zavdani-ukrayinskomu-biznesu-vnaslidok-rosiyskoyi-agresiyi-otsinyuyutsya-v-13-mlrd>
3. Manufacturing, value added (% of GDP) – Ukraine. The World Bank data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.MANF.ZS?locations=UA>

Занозовська О.Г.
аспірант,
кафедра міжнародної економіки,
Національний університет харчових технологій

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-7>

ДО ПИТАННЯ ЗБАЛАНСОВАНOSTІ РИНКУ ОВОЧІВНИЦТВА

Інтенсифікація розвитку підприємств овочівництва пов'язана із підвищенням урожайності овочевих культур шляхом оптимізації посівних площ, поліпшення системи внесення мінеральних та органічних добрив, підвищення якості ґрунту та розвитку інфраструктури ринку.

Ланцюг створення вартості продукції овочівництва має складну структуру, що включає постачальників сировини, переробні підприємства, які утворюють виробничий сегмент, логістичних операторів, дистриб'юторів та роздрібних торговців, які представляють маркетингових посередників та споживачів. Підвищення якості продукції овочівництва потребує покращення якості на кожній ланці ланцюга створення вартості. Переробні підприємства можуть бути згруповані у кооперативи, де вони безпосередньо здійснюють обробку продукції овочівництва. Маркетингові представники, оптовики, ринки та роздрібні торговці представляють сегмент розповсюдження ланцюга постачання свіжих та / або перероблених овочів кінцевим споживачам. Інші учасники включають імпортерів / експортерів, брокерів, постачальників логістичних послуг та розпорядників відходів. Підвищення якості продукції пов'язано і з розвитком органічного ринку овочів в Україні.

Галузь овочівництва має свої особливості такі як сезонність виробництва, трудомісткість та складний ланцюг створення вартості. У зв'язку із сезонністю, виробництво продукції відбувається як у відкритому, так і закритому ґрунті. Процес виробництва продукції овочівництва є трудомістким, особливо у закритому ґрунті, тому і більш затратним. Зростання обсягів виробництва у закритому ґрунті визначається круглорічним

виробництвом і залежить від соціального замовлення населення, зокрема потреб у органічній продукції. Збільшення обсягів виробництва овочів закритого ґрунту відбувається здебільшого за рахунок збільшення кількості плівкових теплиць господарствами населення у сільських регіонах. Ефективність діяльності підприємств овочівництва, як і підприємств інших галузей економіки оцінюється на основі показників чистого прибутку, який на підприємствах овочівництва надходить нерівномірно протягом року, в зв'язку із сезонністю виробництва.

Необхідність формування збалансованого ринку продукції овочівництва вимагає вирішення ряду питань, зокрема ефективна діяльність підприємств пов'язана зі збільшенням виробництва продукції, з одного боку, а з іншого, зі зростанням рівня прибутку підприємств, стимулюванням виробництва для забезпечення продовольчої безпеки країни з урахуванням випуску необхідних видів продукції.

Оцінка ефективності діяльності підприємств овочівництва враховує показники якості продукції, її ступінь задовольнити потреби споживача. Висока соціальна значимість продукції, зростання обсягів виробництва, в т.ч. органічного лежить в основі розвитку галузі овочівництва. Органічне овочівництво більш трудомістке, тому затратне, відповідно і ціна реалізації такої продукції є вищою, ніж на традиційну продукцію овочівництва. Проте, попит визначає підвищення обсягів виробництва і в сучасних умовах розвитку галузі необхідна спеціалізація підприємств овочівництва.

Раціональне використання продовольчих ресурсів пов'язано із розробкою системи продовольчих банків. Міжнародний досвід показує, що функціонування продовольчих банків може бути ефективним для вирішення соціальних проблем населення.

Продовольчі банки як непідприємницькі, безприбуткові організації є зв'язуючою ланкою між виробником і споживачем харчових продуктів, причому споживачем, який у звичайних умовах не має можливості придбати цю продукцію харчування. Особливістю продовольчих банків є те, що вони не займаються доставкою продукції безпосередньо громадянам, які мають у

цьому потребу. Вони укладають договори з благодійними чи громадськими організаціями, які безпосередньо працюють із категоріями населення, що потребують продуктів харчування. Продовольчі банки за укладеними договорами і заявками від таких організацій здійснюють передачу їм харчових продуктів, а ці організації займаються доставкою їх фізичним особам чи організацією безкоштовних обідів.

Таким чином, питання збалансованості ринку продукції овочівництва пов'язані із підвищенням якості на кожній ланці ланцюга створення вартості – від виробництва до реалізації і споживання.

Література:

1. Міністерство аграрної політики та продовольства України.
URL: <http://www.minagro.gov.ua/node/23161>
2. Ефективність: галузевий підхід : монографія / С.О. Гуткевич та ін.; за заг. ред. проф. Гуткевич С.О. Харків : Діса плюс, 2020. 222 с.

Ільченко С.В.

*доктор економічних наук, професор,
завідувачка відділу ринку транспортних послуг,
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних
досліджень Національної академії наук України»*

Грищенко В.Ф.

*кандидат економічних наук, доцент,
старший науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг,
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних
досліджень Національної академії наук України»*

Грищенко І.В.

*кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг,
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних
досліджень Національної академії наук України»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-8>

ПРОГНОЗУВАННЯ ЗНАЧЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД ЇХ ІННОВАЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОСТІ

На нашу думку, індикатором впровадження у діяльність водного транспорту інновацій зі сфер автоматизації, інформатизації, безпеки судноплавства, зменшення впливу на навколишнє природне середовище та інших сфер, яка характеризує стан розвитку ринку інноваційних технологій, може бути такий показник, як «інноваційна спроможність».

Після систематизації даних [1; 2; 3], отриманих у результаті проведеного нами дослідження, ми отримали можливість побудувати залежність рентабельності діяльності підприємств водного транспорту від рівня їх інноваційної спроможності в Україні та записати її математично. Встановлено, що для України

залежність рентабельності діяльності підприємств водного транспорту від зазначеного вище фактору може мати такий вигляд:

$$R(IC) = 3,668203IC - 14,19554 \quad (1)$$

де $R(IC)$ – рентабельність діяльності підприємств водного транспорту України, %; IC – рівень інноваційної спроможності, балів.

Нами було досліджено щільність зв'язку між рентабельністю діяльності підприємств водного транспорту і рівнем їх інноваційної спроможності в Україні. Для перевірки якості побудованої моделі нами було розраховано ключові показники та проведено ряд спеціальних тестів.

Результати проведеного аналізу щільності зв'язку між рентабельністю діяльності підприємств водного транспорту і рівня їх інноваційної спроможності, свідчать що побудована регресійна модель є якісною, економічно його обґрунтовує і може бути використана для прогнозування значень рентабельності діяльності підприємств водного транспорту.

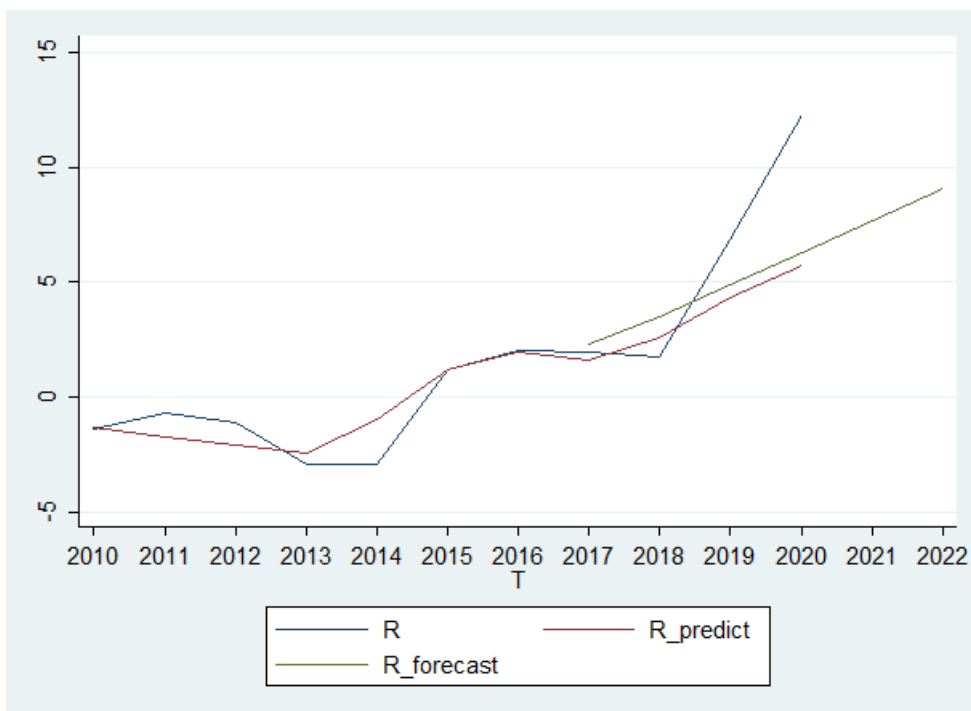


Рис. 1. Графічна інтерпретація прогнозування значення рентабельності діяльності підприємств водного транспорту в залежності від їх інноваційної спроможності за допомогою метода Хольта-Вінтерса

**Результати аналізу щільності зв'язку
між рентабельністю діяльності підприємств
водного транспорту та їх інноваційною спроможністю**

Найменування показника	Значення / Оцінка	Критерій оцінки
1	2	3
Коефіцієнт детермінації, R^2	0,7839 щільність зв'язку висока	$R^2 \rightarrow 1$ шкала Чеддока
Емпіричне кореляційне відношення, R	0,8854 щільність зв'язку висока	$R \rightarrow 1$ шкала Чеддока
Скорегований коефіцієнт детермінації, $Adj R^2$	0,7479 щільність зв'язку висока	$Adj R^2 \rightarrow 1$ шкала Чеддока
Скорегований індекс кореляції	0,8648 щільність зв'язку висока	$Adj R \rightarrow 1$ шкала Чеддока
Критерій Фішера (F-критерій)	21,77 статистично значущий взаємозв'язок	$F_\Phi > F_T$
p-критерій (p-value)	0,0034 статистично значущий взаємозв'язок	$p \leq 0,05$
Середньо-квадратична похибка моделі	1,0065 статистично значущий взаємозв'язок	$Root MSE \rightarrow 0$
Коефіцієнт кореляції Пірсона	$r_{IC} = 0,8854$ щільність зв'язку висока	$-1 \leq r \leq 1$ шкала Чеддока
Визначення (специфікація) моделі "Linktest"	$p_{hatsq} = 0,419$ специфікація моделі є вірною	$p_{hatsq} > 0,05$
Тест Бреуша-Пагана / Кука-ВайсбергГ.	$p_{chi2} = 0,3310$ гетероскедастичність відсутня	$p_{chi2} > 0,05$
Коефіцієнт інфляції дисперсії (VIF – variance inflation factor)	$VIF = 1; \frac{1}{VIF} = 1$ мультиколінеарність відсутня	$VIF < 10; \frac{1}{VIF} \geq 0,1$
LM-тест Бройша-Годфрі на автокореляцію	$p_1 = 0,4112$ автокореляція відсутня	$p > 0,05$
Тест Квятковського – Філіпса – Шмідта – Шина на стаціонарність Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin (KPSS) test	$0,129 < 0,216$ $TS_R < CV_R^{1\%}$ $0,126 < 0,216$ $TS_{IC} < CV_{IC}^{1\%}$ дані часового ряду, який аналізується, є стаціонарними	$TS_i < CV_i^{j\%}$

Прогнозування значення рентабельності діяльності підприємств водного транспорту від їх інноваційної спроможності проводилось за допомогою метода Хольта-Вінтерса (червона лінія R_predict). Розрахунки прогнозних значень (світло-зелена лінія R_forecast) – визначались беручи до уваги розроблений Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства Прогноз економічного і соціального розвитку України на 2021-2023 роки, схвалений Постановою Кабінету Міністрів України від 29.07.2020 № 671 [4], метою якого «формування уявлення щодо найбільш вірогідного «рестарту» економіки після поширення гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» [5] і передбачає зростання показників соціально-економічного розвитку України у середньому приблизно на 4,0÷4,5% щороку, а також Стратегію розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року, схваленою Постановою Кабінету Міністрів України від 10.07.2019 № 526-р [6]. Прогноз був визначений з урахуванням думки експертів [7; 8; 9], які навпаки передбачають падіння світових показників соціально-економічного розвитку у середньому від 3 до 5% щороку.

Література:

1. UNCTADSTAT Maritime Profile: Ukraine. / United Nations Conference on Trade and Development, 2021. URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/804/index.html>
2. Транспорт України 2020: Статистичний збірник. / Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf.
3. Буркинський Б. В., Андрєєва Н. М., Грищенко В. Ф. Коригування обсягів перевезення вантажів морським та внутрішнім водним транспортом України з урахуванням вимог екологізації соціально-відповідального бізнесу. Економіка та суспільство. 2022. № 43. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-52>
4. Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2021-2023 роки: Постанова від 29.07.2020 р. (поточна редакція від 29.07.2020 р.) № 671 / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/942-2011-%D0%BF#Text>
5. Прогноз економічного і соціального розвитку України на 2021–2023 роки / Міністерство розвитку економіки, торгівлі та

сільського господарства. URL: <https://www.me.gov.ua/Files/GetFile?lang=uk-UA&fileId=68afc88a-c642-4f3c-95c9-ed5a9c6546a6>

6. Про схвалення Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року: Постанова від 10.07.2019 (поточна редакція від 10.07.2019 р.) № 526-р / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80#Text>

7. Challenges and Opportunities in the Post-COVID-19 World. Insight Report (2020) / World Economic Forum – Reports. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Challenges_and_Opportunities_Post_COVID_19.pdf

8. The Future of Jobs Report 2020 / World Economic Forum – Reports. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2020.pdf

9. Україна: вплив COVID-19 на економіку і суспільство (бачення постпандемічного розвитку у 2020-2024 рр. очима експертів та молоді): Консенсус прогноз / Департамент стратегічного планування та макроекономічного прогнозування. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Download?id=bc5d2c61-1a7f-4ec7-8071-b996f2ad2b5a>

Каїра Л.Г.

*кандидат технічних наук, доцент,
кафедра міжнародної економіки,
Національний університет харчових технологій*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-9>

ДО ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Сучасна транспортна інфраструктура забезпечує ефективність міжнародного економічного співробітництва, являється матеріальною основою стійкого економічного розвитку будь-якої країни, забезпечує необхідні умови цілісності держави, її обороноздатності, національної, економічної та продовольчої безпеки. Світовий досвід розвитку інфраструктури в різних країнах показує, що серед найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, що забезпечує виробничі і невиробничі потреби в усіх видах перевезень, є транспортна. Специфіка транспорту, як галузі господарства, полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, він забезпечує виробничий процес. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу.

Як показує проведений аналіз, ключовою закономірністю сучасного етапу розвитку транспортної інфраструктури виступає інтенсифікація інфраструктурної стратегічної співпраці країн, створення інфраструктурних зон для економічної взаємодії, формування нових транспортних коридорів, транспортно-логістичної інфраструктури. Світова транспортна система складається з усіх транспортних шляхів світу: мережа шляхів сполучення (сухопутних, водних, повітряних, електронних), рухомий склад усіх видів транспорту, транспортні корпорації, що організують комерційну та інвестиційну діяльність у цій галузі, люди, які працюють на транспорті.

Транспортна система посідає особливе місце в економіці держави, здійснює як економічні, так і позаекономічні

синергетичні ефекти на розвиток основних галузей економіки, і як визначають світові вчені, таких основних ефектів від транспортної інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки в цілому – вісім. Це такі ефекти: прямої продуктивності, взаємозамінних елементів, акумуляції факторів виробництва, сукупного попиту, інструмента промислової політики, інфраструктурного зростання, суміжних галузей, масштабу та охоплення.

Відомо, що кожна країна має власну транспортну систему, яка формується залежно від рівня її розвитку:

- високий рівень всіх видів транспорту (держави Європи, США, Канада);

- високий рівень більшості видів транспорту (наприклад, Японія не має трубопровідних та річкових перевезень; Австралія, Нова Зеландія, Південна Африка майже не мають річкового транспорту);

- переважно один вид транспорту (зокрема, залізничні перевезення є домінуючими в Індії, Аргентині, Марокко, автомобільні – в Афганістані, Саудівській Аравії, Ефіопії, річкові – у Судані, Конго, Парагваї).

Таким чином, найбільш розвинутими в світі є транспортні системи країн Європи, Північної Америки, де зосереджено понад половину залізничних колій, рухомого складу, автомобільних шляхів, автопарку тощо. Серед країн з високим рівнем розвитку транспорту вирізняються Японія, Республіка Корея, Тайвань, нафтодобувні країни Перської затоки. Швидкими темпами розвивається транспорт Китаю. Для країн, що розвиваються, властивий низький рівень розвитку транспорту, застарілий малопотужний рухомий склад.

Розвиток транспортної галузі України здійснюється за основними видами транспорту: залізничним, автомобільним, водним, трубопровідним, авіаційним. Варто зазначити, що в українській транспортній системі, як і у світовій – найбільш вагомим є залізничний транспорт. Порівняння динаміки обсягів вантажних перевезень свідчить, що залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише

залізницям Китаю, росії та Індії. За загальною довжиною залізничних колій країни Україна займає 13 місце в світі.

Варто відмітити, що географічне положення України дозволяє країні контролювати сухопутні, повітряні транспортні шляхи між країнами Східної та Центральної Європи; морські транспортні шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів; транспортні коридори внутрішніми водними магістралями між акваторіями Балтійського і Чорного морів; трубопровідний транспорт вуглеводнів до країн Європи зі сходу.

Аналіз результатів оцінки участі основних видів транспорту в економіці України за основними показниками (обсягами реалізації послуг вантажо- та пасажироперевезень) показав, що провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни є залізничний транспорт, який забезпечує 82% вантажних і 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Залізниця забезпечує на 42% більше вантажоперевезень за обсягом, ніж автотранспорт, але при цьому отримує тільки на 9% більше прибутку. Основу доходу залізниці формують вантажні перевезення – 88%. Авіатранспорт – єдина галузь, де більша частина прибутку надходить від пасажирських перевезень. За даними Державної служби статистики України ключовими споживачами вантажних перевезень (без урахування транзиту) є ГМК (38%), енергетика (14%), агро (13%), будівельна (12%), харчова (6%) та хімічна (1%) галузі. При цьому, ГМК, енергетика, агро- та будівельна галузь найбільше користуються залізницею та авто транспортом, а харчова та хімічна переважно використовують авто та водний транспорт.

Однією з перспектив для вітчизняної транспортної галузі є включення України до індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T. Загальноєвропейська транспортна мережа TEN-T – це інфраструктурний проект Європейського Союзу, що передбачає створення до 2050 року нової транспортної системи на території ЄС, яка охопить 94 порти, 50 аеропортів і близько 15 тис км швидкісних залізниць. Перспективним для України є й реалізація Міжнародного проекту будівництва транспортного коридору Via Carpatian, який забезпечує з'єднання країн Східної Європи – членів ЄС.

Таким чином, що розвиток інтеграційних процесів та зростання конкуренції на міжнародному ринку транспортних послуг, вимагає нових підходів до транспортних відносин. Перспективними для держави в сфері транспортної галузі та інфраструктури є: інноваційні перетворення в напрямку удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем; провадження інноваційних інформаційно-управляючих технологій, побудованих на моделюванні інтегрованих транспортних систем; розвиток мультимодальних перевезень та пришвидшене інтегрування національної транспортної системи до системи «Європа-Азія». Україна, як транзитна держава, має широкі перспективи до міжнародного співробітництва у транспортній галузі. Україна інтегрована в міжнародні транспортні коридори, хоча це зумовлює більшу залежність від зовнішніх ринків, проте інтеграція створює можливості для перетворення України на потужний міжнародний транспортний хаб.

Література:

1. Інвестиційна пріоритетність галузей економіки : монографія / С.О. Гуткевич, О.О. Шеремет, Г.М. Завадських та інші / за заг. ред. проф. Гуткевич С.О. Харків : «Діса Плюс», 2021. 208 с.
2. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/>
3. Trade Logistics in the Global Economy. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
4. Національна транспортна стратегія України до 2030. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/nt3946>
5. Корінь М.В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2019. 401 с.

Сало Я.В.

*кандидат економічних наук, старший викладач
кафедри маркетингу та міжнародної логістики,
Одеський національний економічний університет*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-10>

СТВОРЕННЯ ПОЗИТИВНОГО БРЕНДУ КОМПАНІЇ-РОБОТОДАВЦЯ

Нестача професійних кваліфікованих експертів на ринку існувала завжди, в усіх компаніях, у будь-якій економічній ситуації. І на даний момент це питання стає дедалі актуальнішим. Сьогодні передумовою збільшення активності на ринку праці фахівців став розвиток економіки. У цій ситуації умови оцінки фахівців стають більш критичними. Експерту вищого рівня може надходити одразу кілька вакансій про роботу лише. У поточних умовах все частіше порушується питання наступного характеру: як працівникові зробити правильний вибір вакансії та як компанії залучити та утримувати цінного співробітника.

Для будь-якого бізнесу на ринку, незалежно від масштабу та сфери діяльності, наймовірно важливо правильно сформувати свій бренд, як компанії-роботодавця. Саме тому, що сучасний конкурентний ринок створює загрозу кризи щодня для кожної компанії. Щоб залишатися конкурентним бізнесом, потрібно постійно покращувати, оновлювати і підтримувати склад працівників. Бренд компанії є «обличчям» компанії, у тому числі, як і роботодавця. Саме працівники, а точніше, їхня задоволеність оплатою праці та умовами роботи формує цю привабливість організації на ринку праці [1]. Готовність працівників рекламувати компанію та асоціювати себе з нею – показує як компанія приділяє увагу своїм співробітникам та формує для них умови роботи.

HR-брендинг – це один із ключових, найбільш важливих інструментів зростання прибутковості, та можливості залучення в бізнес цілеспрямованого та мотивованого персонал. Розвиток кар'єри, перспективи зростання, цікавий соціальний пакет,

гарантії – саме ці інструменти задовольняють головну мету претендента – розвитку у професійній сфері, та підвищення своїх навичок та компетенцій.

Бренд компанії-роботодавця – це образ будь-якого бізнесу як «прекрасної можливості трудової діяльності» з прийняттям до уваги наявних працівників та основних зацікавлених сторін на зовнішньому ринку, таких як: активні і пасивні кандидати, клієнти, замовники та інші ключові зацікавлені сторони.

Питання бренду компанії-роботодавця особливо актуальне для масштабних, вже успішних компаній, які міцно закріпилися на ринку. Такі компанії і так досить впізнавані, і мають певну репутацію, що вже сформувалася. Важливість повноцінного розвитку бренду як компанії-роботодавця для них, здавалося б, зовсім не має жодного сенсу. Насправді це не так, адже в реальних умовах сучасного ринку подібні компанії мають велику плінність кадрів і поступаються новим дрібним компаніям, які тільки починають свій розвиток та здатні запропонувати потенційним співробітникам цікавіші умови, за рахунок свого HR-бренду.

На реальних прикладах аналіз LinkedIn показав, що більш ніж 70% потенційних кандидатів самотійно вивчають бренд роботодавця перед відправкою свого резюме. Уявлення про культуру компанії формується через блоги, форуми та соціальні мережі.

Очевидно, що найефективніший спосіб залучити претендентів – це запропонувати їм зарплати вищі, ніж у конкурентів. Саме так і чинять ті компанії, які нехтують брендингом роботодавця. Це характерно для малого бізнесу, де конкуренція за цінні кадри перетворюється на аукціон. Великі гравці ринку починають розуміти, що, використовуючи тільки зовнішні джерела мотивації, неможливо ефективно наймати і утримувати працівників. Сам бренд компанії, її історія, місце на ринку, колектив та атмосфера у ньому починають використовуватися роботодавцем для залучення нових кандидатів.

Насамперед бренд формують HR-служби та керівництво компаній-роботодавців, що є цілком логічним та закономірним. Однак, насправді їх вплив обмежений і лімітований, адже вони є

зацікавленими особами і можуть впливати на формування думки тільки через ставлення до свого персоналу, але ніяк не через саморекламу – продукт, що занадто швидко псується. Можна скільки завгодно багато говорити з трибун про людей – як «головну цінність компанії», розповідати, які визначні умови пропонує вона своїм працівникам, але якщо ці слова – не більше, ніж декларації, ринок праці швидко скоригує їх у бік реального стану справ.

Велику частину у формуванні бренду грають контактні аудиторії компанії: персонал, партнери, клієнти, конкуренти. Головним і першорядним пунктом у створенні HR-бренду, є формування «ціннісної пропозиції» для співробітника. Іншими словами – це підстави, чому співробітник повинен обрати серед сотень саме цю компанію, і причини, чому він хоче та готовий працювати у цій компанії максимально ефективно [2].

Наступний крок – це створення бази зовнішнього маркетингу, бренду роботодавця, оскільки продуктивність та економічна ефективність бізнесу безпосередньо пов'язана з якістю та правильною кількістю найнятих працівників.

Третім кроком у створенні HR-бренду організації є внутрішній маркетинг. Цей етап передбачає зрозуміле усвідомлення та ухвалення того факту, що співробітник є внутрішнім клієнтом, а результат його діяльності – внутрішнім продуктом бізнесу. Основні засади успішного брендингу компанії-роботодавця:

- Ясність. формування соціальних мереж часто дозволяє потенційним працівникам більше дізнаватися про внутрішнє життя компанії та її колектив. Якісний, цікавий та зрозумілий контент у медіа сильно впливає на залучення працівників.

- Образи. Робочий процес завжди пов'язаний із певним стресом. Інформування про те, як компанія розвиває та підтримує своїх працівників, про їх результати та перемоги створить позитивний образ компанії.

- Атмосфера. Необхідно дати потенційному працівнику, що прийшовши в компанію, він стане частиною дружнього колективу, що готовий надавати взаємодопомогу та підтримку.

– Клієнтоорієнтованість. «Кар'єра в нашій компанії – це те, що вам потрібно!» Потрібно постійно шукати конкурентні переваги компанії та транслювати їх.

– Згуртованість. Об'єднання колективу загальними цілями та місією дозволить сформувати міцні, неформальні емоційні зв'язки між працівниками.

– Безперервна взаємодія. Постійний контакт з потенційними претендентами легко здійснюється за допомогою корпоративних груп у соціальних мережах. Потрібно шукати інформаційні приводи, які можуть привернути увагу кандидатів до компанії.

Підбиваючи підсумки, потрібно сказати, що в умовах сучасного ринку праці створення позитивного бренду компанії-роботодавця є невід'ємним процесом для будь-якого бізнесу, який хоче залучати та утримувати вмотивованих, висококваліфікованих працівників.

Здібні та кваліфіковані професіонали зроблять вибір на користь компанії з позитивним іміджем, що вкотре підтверджує важливість інвестицій у формування HR-бренду. Крім того, розвиток бренду компанії-роботодавця не тільки залучає нових працівників, але й дозволяє утримувати наявних цінних працівників, мотивуючи їх залишатися в компанії і продовжувати розвиток.

Ретельно продумана стратегія побудови HR-бренду – це стабільний постійний прибуток компанії і мінімізація відтоку цінних працівників компанії тільки розвиватиметься у ринкових взаєминах.

Література:

1. Мокіна С.М. Еволюція формування концепції бренду роботодавця. *Економіка харчової промисловості*. 2014. № 4 (24). С. 57–62.

2. Сорока О.В., Красовська К.В. HR-бренд: сутність та стан в Україні. *Економіка і організація управління*. 2016. № 3 (23). С. 293–301.

Сорока О.В.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри управління персоналом та економіки праці,
Одеський національний економічний університет*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-11>

СТОРИТЕЛЛІНГ ЯК СУЧАСНА КАДРОВА ТЕХНОЛОГІЯ В РОБОТІ З ПЕРСОНАЛОМ

Метод сторітеллінгу в корпоративному управлінні був вперше застосований Девідом Армстронгом [1], головою міжнародної компанії Армстронг інтернешнл. Також, ідея управління співробітниками за допомогою історій була взята на озброєння професором Бірмінгемського університету Кевіном Томпсоном при розробці концепції залучення, де розповідь історій є одним з методів наснаги персоналу.

Сторітеллінг можна визначити як соціально-психологічний інструмент кадрового менеджменту, що використовується для розуміння, інтерпретації та поширення цінностей, норм, правил та принципів організаційної культури через усне чи письмове поширення корпоративних історій, міфів, легенд, формування та використання образів «героїв». Завдяки корпоративним історіям можна зацікавити, залучити до процесу та допомогти новим співробітникам соціалізуватися на робочому місці. Сторітеллінг дозволяє цілеспрямовано впливати на співробітників, як вже працюючих, так і нещодавно прийнятих до компанії, за допомогою корпоративних історій, міфів, легенд.

Функції сторітеллінгу в управлінні персоналом:

Пропагандистська – інструмент переконання співробітників, який дозволяє їх надихнути на новий складний проєкт. У будь-якій компанії є свої «міфи та легенди», які розповідають новачкам і про які люблять згадувати співробітники зі стажем, коли знайомлять нових співробітників з історією успіху компанії.

Об'єднувальна. Історії є інструментом розвитку організаційної культури.

Комунікативна. Історії підвищують ефективність спілкування на різних рівнях.

Стимулююча. Сторітеллінг розширює арсенал засобів мотивації, зміцнює репутацію лідера.

Утилітарна. У ряді випадків це найпростіший спосіб донести до підлеглих зміст завдання чи проекту.

Серед існуючих кадрових технологій останнім часом активний інтерес управлінців до сторітеллінгу зумовлений цілою низкою факторів. Одним із ключових слід позначити проникнення ринку праці абсолютно нового покоління працівників. Їхньою відмінністю є те, що вони виростили на комп'ютерних іграх, тобто їхнє життя – це низка проходження будь-яких квестів, які приносять їм певні вигоди і заохочення, вони орієнтовані на отримання швидкого результату. Крім того це покоління співробітників має величезну перевагу: вони швидко і легко адаптуються. Також важливо зауважити, що нове покоління працівників не прив'язується до одного місця роботи на довгі роки, на першому місці у них власне життя та умови праці вони підлаштовують саме під нього, а не навпаки, для них перевагою є гнучкий графік роботи. Тому і сторітеллінг буде найбільш підходящим і ефективним способом для залучення та утримання таких співробітників.

До основних завдань сторітеллінгу в організації відносяться:

1. Передача сформованих традицій у створенні, зміцненні раніше прийнятої корпоративної ідеології. Сторітеллінг дозволяє створити взаємозв'язок між минулим, сьогоденням та майбутнім. Використання історій допомагає краще усвідомити корпоративні цінності та принципи компанії та дотримуватися їх. Значно підвищується лояльність працівників, коли кожен співробітник любить і пишається своєю компанією, зменшуються витрати на матеріальне заохочення.

2. Використання нової корпоративної ідеології. Використання історій дозволяє новим співробітникам швидше зрозуміти корпоративну ідеологію, норми поведінки та роботи. Часто компанії використовують для ознайомлення співробітників кодекси поведінки, корпоративні довідники тощо, але розповідь історій допомагає новим співробітникам

глибше «відчути ситуацію» та знайти свою роль у корпоративній спільноті.

3. Навчання співробітників за допомогою опису успішних та невдалих прикладів у роботі. Завдяки історіям про позитивний/невдалий досвід відбувається обмін навичками та досвідом між співробітниками, знижується кількість повторень старих помилок, а також нівелюється стрес у нових співробітників у разі невдач. Неявні знання, які супроводжують будь-який вид професійної діяльності та не фіксуються в жодній інструкції чи базі знань компанії, найкраще передаються неформальним шляхом.

4. Мотивація співробітників прикладом індивідуальних історій. Сьогодні практично будь-яка західна компанія, яка проіснувала на ринку якийсь час, може поділитися історіями, що надихають, про своїх мудрих засновників, рішучих керівників і заповзятливих співробітників. Ці історії дозволяють співробітникам відчути культуру компанії, спрямовану на заохочення нових ідей, ініціативи, прагнення самоосвіти, підвищення компетентності та інтелектуального потенціалу співробітників, що, у свою чергу, підвищує почуття значущості співробітників та знижує плинність кадрів.

5. Підвищення поваги до менеджерів підлеглими, надання авторитету, формування зразка наслідування.

6. Контроль ставлення співробітників до помилок керівників та проблематичних ситуацій, з якими періодично стикається компанія. Корпоративні історії є ефективними, якщо поширювати їх серед співробітників у важкі для компанії часи.

7. Підвищення ефективності комунікацій на різних рівнях, у тому числі між керівниками та підлеглими. Зниження формальності у відносинах дозволяє покращити взаєморозуміння у колективі. Компанії, які використовують сторітеллінг та підтримують корпоративні міфи, формують ефективну організаційну культуру та суттєво підвищують мотивацію співробітників.

Серед наступні переваг застосування сторітеллінгу як сучасної кадрової технології можна виділити:

– скорочення термінів адаптації персоналу;

- зниження плинності кадрів у майбутньому;
- формування культури знань, включаючи корпоративні традиції, норми, цінності, ідеологію, правила, лідерство;
- сприяння у досягненні стратегічних цілей організації;
- управління мотивацією та навчанням співробітників;
- підвищення ефективності комунікацій у створенні, зниження рівня формалізації;
- формування позитивного іміджу організації у зовнішньому та внутрішньому середовищі;
- контроль проблематичних, кризових періодів у функціонуванні організації, зниження опору змін, підвищення ефективності управління організаційними змінами.

Недоліками застосування сторітеллінгу є:

- специфічність: методи та підходи сторітеллінгу не є універсальними і не підходять для всіх організацій;
- значні втрати (можливі втрати як фінансів, а й часу у разі неправильно розробленої методики);
- сприйняття співробітниками (не всі співробітники можуть адекватно приймати застосування методів та підходів сторітеллінгу).

Для ефективного використання технології сторітеллінгу пропонується наступне:

1. Розробити анкету та зібрати дані про персонал. Встановити поточні успіхи та невдачі в роботі кожного для можливого виявлення проблем.
2. Провести індивідуальні та спільні бесіди. Спільні бесіди покажуть, як спілкується кожен член колективу зі своїми колегами, як до нього ставляться. Індивідуальні бесіди з кожним окремо нададуть зрозуміти кожного члена колективу, як особистість (вияснити мотивацію).
3. Проаналізувати отриману інформацію.
4. Узагальнити зібрану інформацію. Встановити, чи потребує кожен з працівників навчання і яку техніку навчання слід застосувати для кожного.
5. Розробити план навчання персоналу. Обговорити навчання з кожним працівником.

6. Слідкувати за навчанням, контролюючи та корегуючи похибки.

7. Після закінчення навчання провести бесіду з працівником. Визначити його мотивацію, як він вважає чи допомогло навчання.

8. Зробити висновки. Чи допомогло навчання (в цьому може допомогти п. 2). Продовжувати слідкувати за роботою персоналу для подальшої потреби в навчанні [2].

У висновку слід зазначити, сторітеллінг – це сучасна кадрова технологія що дозволяє ефективно впливати на людські ресурси організації з першого дня їх перебування в організації. Також слід чітко розуміти, що можливості цієї технології не безмежні, тому необхідно перед її впровадженням ретельно вивчити існуючі прийоми, поставити конкретні завдання, вибрати аудиторію (тобто співробітників) для яких призначатимуться дані методи та підходи, враховуючи їх особливості та вже тільки в останню чергу приступати до розробки та подальшого впровадження цієї кадрової технології. Саме так організація зможе отримати бажаний ефект від їх впровадження, витрачаючи при цьому мінімум фінансових та тимчасових ресурсів.

Література:

1. David G. Armstrong, *Managing by Storying Around: A New Method of Leadership*, New York : Doubleday, 1992.

2. Козак К.Б., Бойчук К.Г. Інноваційні технології навчання персоналу. *Економіка харчової промисловості*. 2019. Т.11. Вип. 1. С. 66–72. DOI: <https://doi.org/10.15673/fie.v11i1.1296> (дата звернення 19.03.2023).

НАПРЯМ 4. РИЗИКИ ТА ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА

Гбур З.В.

*доктор наук з державного управління, професор,
професор кафедри управління охороною
здоров'я та публічного адміністрування,
Національний університет охорони здоров'я України
імені П.Л. Шупика*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-12>

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Суверенна економіка держави характеризується високим рівнем захисту від зовнішніх та внутрішніх загроз, формування національних пріоритетів та заходів щодо їх реалізації, високим рівнем життя громадян, розвинутою соціальною сферою, сприятливими умовами для інвестицій та розвинутою економікою країни. Разом з тим, кожна держава схильна до ризиків впливу загроз, які бувають внутрішніми та зовнішніми. На сьогоднішній день виникла гостра необхідність у забезпеченні економічної безпеки, викликана зовнішньою загрозою, а саме, повномасштабним вторгненням російських військ на територію України. Розглянемо більш детально ключові індикатори економічної безпеки. 1. Стан ВВП. До 2022 року економіка України йшла вгору. За прогнозами, до 2026 року ВВП мало б досягти 290 мільярдів доларів [1]. Незважаючи на війну на сході України, рівень життя українців також мав покращитися. Згідно з прогнозами Національного Банку України до кінця 2022 року українська економіка скоротиться на 33,4%, і це при тому, що в 2021 ВВП в Україні досяг історичного максимуму та становив близько 200 млрд доларів [2] (рис. 1).

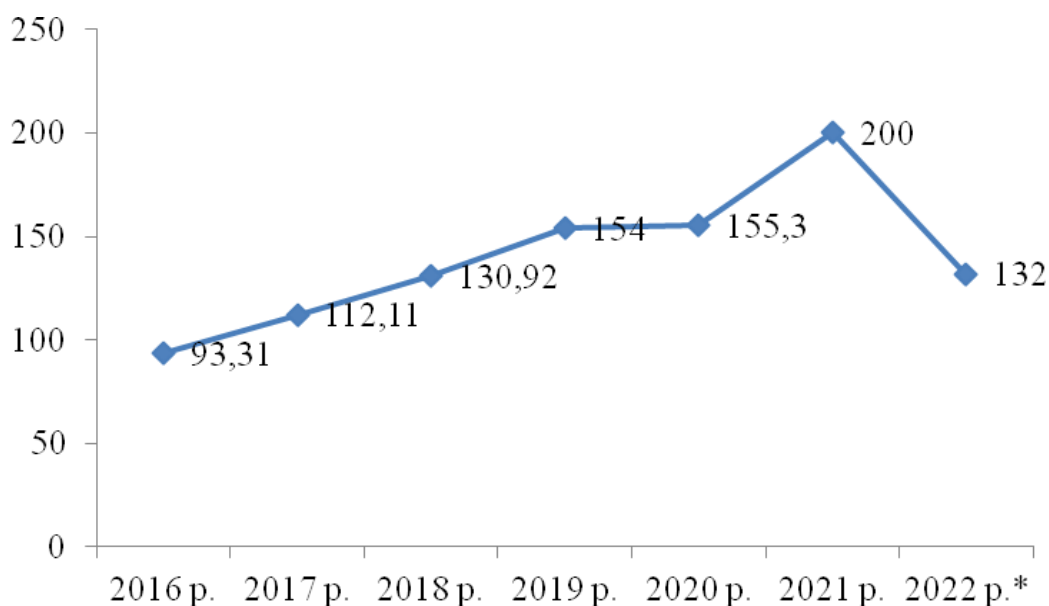


Рис. 1. Рівень економічного зростання з 2016 по 2021 рр. та прогноз на 2022 р., млрд дол. США

Джерело: систематизовано автором

2. Рівень і якість життя населення. В умовах війни рівень і якість життя населення значно знизилися, при цьому фінансові та майнові втрати фіксуються не тільки в регіонах із активними бойовими діями, однак і у інших відносно спокійних регіонах країни. Втративши все своє майно, 11 мільйонів людей стало вимушеними біженцями [3]. Більшість із них перебувають в Польщі. Люди з окупованих територій продовжують виїжджати з України, тому ця цифра постійно збільшується. Разом з тим, значна частина біженців повертається додому. Слід зазначити, що сотні тисяч українців примусово депортовані до Росії. Середня мінімальна місячна заробітна плата за останні роки зросла і, як очікувалося, мала б зберегти тенденцію до зростання.

3. Інфляція. Згідно з даними, опублікованими Державною службою статистики України, в липні 2022 року пришвидшилася споживча інфляція. В липні вона становила 22,2%, що на 0,7% більше, ніж в попередньому місяці [4]. Відповідно до прогнозу Національного банку України, у 2022 році рівень інфляції перевищить 30%, але вже в наступному році інфляційна динаміка почне знижуватися [5].

4. Безробіття. На кінець липня 2022 року в Україні було зареєстровано 296,7 тис безробітних. Йдеться про тих громадян, які офіційно зареєстровані. Реальний рівень безробіття в Україні набагато вищий [6]. Однак Нацбанк прогнозує, що до кінця року кількість безробітних скоротиться завдяки поступовому відновленню економіки та підвищенню попиту на робочу силу.

5. Структура економіки. Суттєвих змін зазнала економічна інфраструктура. Станом на 1 серпня 2022 року збитки України становили 108,3 млрд доларів через пошкодження та руйнування інфраструктури, будівель житлового та нежитлового призначення. Дану інформацію оприлюднив KSE Institute, який займається підрахунками збитків разом з урядовими органами. Порівняно з даними станом на 13 червня 2022 року, збитки зросли на 12,8 млрд доларів [7]. Збитки зростають практично щоденно, разом зі збільшенням кількості пошкоджених та повністю зруйнованих житлових, нежитлових будівель та інфраструктурних об'єктів.

6. Стан технічної бази виробництва. Війна в Україні знищує українську промисловість. Виробництва зазнають суттєвих пошкоджень, знищуються або не працюють в зв'язку з продовженням воєнних дій в промислових регіонах. Однак навіть тимчасова зупинка заводів негативно впливає на українську економіку. Список втрачених об'єктів сягає сотень, але найбільш понівеченими підприємствами країни є «Азовсталь», Маріупольський металургійний комбінат імені Ілліча, «Антонов», Кременчуцький НПЗ, Авдіївський коксохімічний завод, Одеський нафтопереробний завод, Київський завод Соса-Сола, «Зоря-машпроект», «Монделіс Україна» та ін. Відносно невеликі виробництва переносяться в більш безпечні регіони та відновлюють свою роботу, однак індустриальні гіганти промисловості України залишаються на окупованих територіях та навряд чи зможуть відновити свою роботу в найближчі роки.

7. Зовнішньоекономічна діяльність. За останні роки українські сільгоспвиробники підвищили врожайність, що збільшило експортні надходження від продажу сільськогосподарської продукції за кордон. У 2021–2022 маркетинговому році (станом на 21 лютого), загальний обсяг експортованих

зернових склав 42,6 млн тонн: пшениці – 17,8 млн тонн, ячменю – 5,6 млн тонн, жита – 160,1 тис тонн, кукурудзи – 18,7 млн тонн, борошна – 66,3 тис тонн [8]. Ще одним джерелом експортних надходжень в довоєнний період була металургія. Найбільшою статтею експортних надходжень вважаються чорні метали. В 2021 році сума надходжень від їх експорту становила 13,95 млрд доларів [9]. Однією з найприбутковіших та найстійкіших залишається ІТ-галузь. Показники ІТ-експорту вражаючі. В 2021 році було експортовано ІТ-продукту на \$6,8 млрд, що на \$1,8 млрд більше, ніж в 2020 році. За перше півріччя 2022 року він зріс ще на 23% [10].

У зв'язку з блокуванням портів немає можливості експортувати товари. Зокрема, проблематичним є транспортування зерна [11].

Масштабні російські руйнування виробничих та невиробничих активів посилюють імпортозалежність України. За півроку війни ключовими позиціями імпорту стало обладнання та транспорт, паливо та продукція хімічної промисловості. Несподіванкою стало те, що Україна, яка має потужний аграрний сектор, імпортує сільськогосподарську продукцію. Також за кордоном купується метал, текстиль та деревина. Найбільше імпортується пального та інших енергетичних товарів. За 7 місяців 2022 року він зріс на 28% [12].

8. Корупція та частка тіньової економіки. Перед війною Україна займала 122 місце зі 180 країн у рейтингу сприйняття корупції Transparency International. Порівняно з попереднім роком, показники України погіршилися, що зумовлено застоєм у боротьбі з корупцією. З початком війни багато важливих антикорупційних завдань знаходяться на паузі або регресують [13].

9. Внутрішній і зовнішній борг держави. З кожним місяцем війни державний борг України зростає. Тільки за п'ять місяців 2022 року він збільшився на 3,48 млрд доларів, тобто на 3,55%. Зростання боргу пов'язане величезними витратами на ведення війни та девальвацією гривні [14].

Отже, спричинені війною втрати призвели до наступних наслідків: погіршення рівня та якості життя населення; збільшення рівня безробіття; скорочення економіки; посилення

імпортозалежності; скорочення експорту; зростання рівня інфляції; зростання корупції та частки тіньової економіки; зростання державного боргу.

Література:

1. Aaron O'Neill. Gross domestic product (GDP) of Ukraine 2021. *statista.com*, 2022. URL: <https://www.statista.com/ukraine-gross-domestic-product/>
2. Білоус О. НБУ дав прогноз падіння економіки України під час війни і відновлення в 2022–2023 роках. *rbc.ua*, 2022. URL: <https://www.rbc.ua/ekonomiki-ukrain.html>
3. Коментар Національного банку щодо рівня інфляції в липні 2022 року. *bank.gov.ua*, 2022. URL: <https://bank.gov.ua/ua/inflyatsiyi-v-lipni-2022-roku>
4. У 2023 році інфляція почне знижуватися, а економіка повернеться до зростання – Інфляційний звіт. *bank.gov.ua*, 2022. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/u-2023-rotsi-inflyatsiya-inflyatsiyinyi-zvit>
5. Кількість зареєстрованих безробітних. *index.minfin.com.ua*, 2022. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/unemploy/register/2022/>
6. Павлиш О. Прямі збитки економіки України перевищили 108 мільярдів доларів KSE. *epravda.com.ua*, 2022. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/08/2//>
7. Скільки зернових експортує Україна. *slovoidilo.ua*, 2022. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/02/22/infografika/ekonomika-eksportuye-ukrayina>
8. Бабенко М. Без «Азовсталі». Як металургія України втрачає потужності під час війни. *focus.ua*, 2022. URL: <https://focus.ua/uk/metallurgiya-ukrainy-vo-vremya-voynu>
9. Балашова Л. Курс вставив палиці в колеса. Український ІТ-експорт перевищив \$3,74 млрд за підсумками півріччя. *biz.nv.ua*, 2022. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/tech-pivrichchya-novini-ukrajini-50262662.html>
10. Відкриття портів для експорту металу дасть більш ніж півмільярда доларів щомісяця, – федерація. *rbc.ua*, 2022. URL: <https://www.rbc.ua/ukr/news/metalla-dast-polmilliarda-1660647902.html>
11. З портів Одещини вийшли два судна з зерном. *ukrinform.ua*, 2022. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/dva-sudna-z-zernom.html>
12. Пшеничний П. За прогнозом – 30. Як війна впливає на обсяги імпорту та експорту. *delo.ua*, 2022. URL: <https://delo.ua/economy/za-prognozom-vplivaje>

13. Рівень тіньової економіки в країні під час війни становить 50%. *i-ua.tv*, 2022. URL: <https://i-ua.tv/news/44267ukraini-stanovyt-50protsent-ekspert>

14. Державний борг України: основні тенденції та загроза дефолту. *finance.ua*, 2022. URL: <https://finance.ua/ua/credits/derzhavnyj-borg-ukrainy>

Коба О.В.

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри фінансів,
банківського бізнесу та оподаткування,
Національний університет
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-13>

ПОНЯТТЯ ТА ЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ГАЛУЗІ

Поняття «економічної безпеки» для України є відносно новим, у вітчизняній економічній науці та офіційних документах вперше воно з'явилося на початку 90 -х років ХХ сторіччя. Проте, за відносно короткий термін науковцями досліджено широкий спектр проблем, пов'язаних із забезпеченням економічної безпеки на різних її рівнях.

Сам термін «безпека» трактується як стан захищеності, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує [1], його походження пов'язують з латинським словом «securitas», що в перекладі має значення «без турботи, страху».

Вважається, що етимологічно термін «безпека» походить із грецької і означає «володіти ситуацією».

Досліджуючи походження слова «безпека», науковець В. Заплатинський, припускає, що воно складається з префікса «без» і кореня «пека» й найвірогідніше виникло на основі слов'янських міфічних уявлень та вірувань, зокрема, про володаря пекла – Пека, який уособлював все найгірше і зле, тобто слово «безпека» означає відсутність впливу цього страшного персонажу, уособлення всякої біди та небезпеки [2]. За іншою інтерпретацією [3] з праслов'янської слово «bezrešьn(jь)» утворене з прийменника bez і основи іменника *reša «турбота, клопоти», пов'язаного з дієсловом *rekti, українською – пекті.

Результати аналізу поглядів науковців щодо змісту поняття «економічна безпека» на різних її рівнях дають підстави стверджувати, що багатогранність та різноплановість даної

категорії обумовлює існування у сучасній економічній літературі низки її тлумачень, зокрема:

- стан захищеності економічних інтересів, об'єкта тощо;
- стійкість до впливу внутрішніх та зовнішніх чинників;
- стан ефективного використання ресурсів;
- наявність конкурентних переваг;
- стан, що дозволяє розвиватися динамічно, ефективно;
- стан, що забезпечує зовнішню незалежність і внутрішню стабільність;
- система, що взаємодіє з навколишнім середовищем і має набір властивостей, які забезпечують її здатність виживати і розвиватися;
- захист від економічних злочинів;
- сукупність умов, що забезпечують незалежність, стабільність і здатність до постійного оновлення і самовдосконалення;
- стан, що забезпечує достатній рівень соціального, політичного, оборонного існування і прогресивного розвитку суб'єкта;
- сукупність властивостей виробничої підсистеми, яка забезпечує можливість досягнення цілей всієї системи;
- економічні відносини такого рівня розвитку економіки, при якому здійснюється ефективно задоволення потреб і гарантований захист усіх суб'єктів економіки;
- наука про безпеку соціально-економічних систем різних рівнів ієрархії;
- здатність забезпечувати відтворення.

Економічна безпека формується на різних рівнях, починаючи з держави і завершуючи громадянином, проте більшість наукових підходів не виокремлює серед них галузевий рівень. Як стверджують І. Баланюк, М. Максимюк, «економічна безпека галузей – своєрідне «перехідне» поняття, що є результатом поєднання економічної безпеки країни та підприємств за рівнем їх галузевого розподілу» [4].

На нашу думку, економічна безпека є галузі – це сукупність умов, що забезпечують економічний розвиток, конкурентоздатність та захист економічних інтересів галузі як сукупності

підприємств, діяльність яких спрямована на виготовлення схожої продукції. Вона визначається специфікою галузі, її метою, завданнями, принципами та функціями, об'єктами й суб'єктами, специфічними ризиками і загрозами, методикою їх оцінювання.

Значимість цієї категорії беззаперечна, оскільки в умовах економічної інтеграції та глобалізації наявність серйозних проблем у певній галузі, впливає на економічну безпеку не лише підприємств, що входять до її складу, а й окремих регіонів та держави в цілому.

У зв'язку з цим, узагальнюючи думки науковців, вважаємо доцільним виділити такі ієрархічні рівні економічної безпеки:

- мегарівень: глобальна економічна безпека включає міжнародну економічну безпеку;
- макрорівень: загальнодержавна або національна економічна безпека;
- мезорівень: регіональна економічна безпека та галузева економічна безпека;
- мікрорівень: економічна безпека підприємництва; економічна безпека підприємства; економічна безпека особи.

Між усіма рівнями економічної безпеки існує тісний взаємозв'язок, оскільки вони є елементами єдиної системи економічної безпеки і зміни, що відбуваються з одним із них стосуються й інших. Так, ведення військових дій негативно позначається фінансовій стабільності держави – їх учасниці (макрорівень) та викликають загрози міжнародній та глобальній економічній безпеці (мегарівень). В свою чергу, внаслідок військового конфлікту та економічної нестабільності в країні знижується ефективність діяльності галузей економіки, регіонів, окремих суб'єктів господарювання та, як наслідок, – рівень економічної безпеки на мезо- та макрорівні. В той же час, збитки і втрати, яких зазнають під час війни суб'єкти господарювання, галузі економіки, регіони країни, тобто зміни на мікро- та мезорівні позначаються на стані економічної безпеки держави на макрорівні. З іншого боку, стимулююча податкова політика, що впроваджується на рівні держави, позитивно впливає на розвиток галузей, регіонів, окремих суб'єктів господарювання і

викликає зростання ефективності їх діяльності, а це, своєю чергою, призводить до зміцнення економічної безпеки держави.

Економічна безпека різних рівнів має спільну методику формування, зміст та підхід до її забезпечення, що полягає у протистоянні існуючим щодо неї ризикам та загрозам з метою недопущення відхилення стану економічної системи від бажаного.

Сучасний підхід до здійснення господарської діяльності орієнтований на забезпечення її максимальної стабільності, ефективності, прибутковості та захист від зовнішніх та внутрішніх загроз, а безперешкодне функціонування будь-якої економічної системи є основною метою економічної безпеки. Успішний розвиток світового суспільства можливий лише за умови забезпечення економічної безпеки на усіх рівнях її формування.

Література:

1. Словник української мови : в 11 тт., том 1 / за ред. І.К. Білодіда. Київ : Наукова думка, 1970. 137 с.

2. Заплатинський В. Старослов'янські витоки і символи понять небезпека і безпека. *Безпека життєдіяльності і охорона здоров'я дітей і молоді XXI сторіччя: сучасний стан проблеми та перспективи* : збірник наукових праць. Переяслав-Хмельницький, 2014. URL: <https://www.academia.edu/38778107> (дата звернення: 20.03.2023).

3. Етимологічний словник української мови : у 7 т., том 1 / за ред. О.С. Мельничук. Київ : Наук. думка, 1982. 630 с. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/ua/elib.exe?Z21ID=&I21DBN=UKRLIB&P21DBN=UKRLIB&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=online_book&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=FF=&S21STR=ukr0001070 (дата звернення: 20.03.2023).

4. Баланюк І.Ф., Максимюк М.М. Види економічної безпеки. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка*. 2016. Випуск 1(47). Т. 2. С. 142–145.

Меліховець Г.А.

*викладач економічних дисциплін,
Відокремлений структурний підрозділ
«Вінницький фаховий коледж
Національного університету харчових технологій»*

Рожко З.П.

*викладач економічних дисциплін,
Відокремлений структурний підрозділ
«Вінницький фаховий коледж
Національного університету харчових технологій»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-14>

ЛОГІСТИЧНІ РИЗИКИ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРОДУКЦІЇ ПІД ЧАС ВІЙНИ

У світовій практиці до 50% комерційних операцій зазнають невдачі через недостатню увагу до проблеми ризиків. Дослідження з метою виявлення та ідентифікації ризиків, пов'язаних з транспортуванням, показують, що 75% всіх виникаючих ризиків викликані людськими помилками – недостатньою підготовкою, втомою, індивідуальними психоемоційними якостями, порушеннями правил і вимог роботи на певних робочих місцях або за виконання певних логістичних функцій. Виникнення ризикових ситуацій з ускладненням логістичного процесу неминуче привертає пильну увагу до проблем управління логістичними ризиками, оскільки одним із принципів логістики є надійність. Це означає, що ризик функціонування логістичної системи повинен бути зведений до мінімуму або взагалі нейтралізований.

При логістичному обслуговуванні товари зазнають безліч впливів в результаті виробничо-технологічних операцій, а загальне число операцій в логістиці збільшується в багато разів – збільшуються кількість і розмір ризиків, різноманітних за своєю природою, але всі вони за місцем виникнення і характером класифікуються як логістичні. У кожній функціональній сфері бізнесу є власний «набір» специфічних ризиків, але в логістичній

системі, крім традиційного набору, виникають особливі логістичні види ризиків. Зниження їх величини, скорочення видів залежить від вирішення низки прагматичних проблем, таких, як, наприклад, визначення виду ризиків, які можуть виникнути при виконанні логістичних операцій або функціонуванні логістичної системи (ЛС).

При розгляді питань управління функціонуванням і розвитком ЛС істотна увага повинна приділятися одній з характеристик зовнішнього середовища – невизначеності. Ризики в ЛС можуть походити від внутрішніх та зовнішніх чинників. До внутрішніх (ендогенних) чинників можна зарахувати технологічні ризики при виконанні таких логістичних функцій, як зберігання, транспортування, сортування та агрегування матеріальних і нематеріальних потоків. Рівень ризику при виконанні цих функцій пов'язаний із виробничим потенціалом та організацією технологічних операцій комплектування, сортування, передпродажної підготовки, рівня предметної та технологічної спеціалізації, наявності кваліфікованого адміністративного та виробничого персоналу, кооперативних зв'язків, рівня техніки безпеки тощо. До зовнішніх (екзогенних) чинників належать ризики, до яких відкрита ЛС. До зовнішніх систем можна зарахувати транспортну, фінансову, демографічну, геополітичну системи та споживчі уподобання. Це, наприклад, обсяг попиту, дефіцит запасів на складі через затримки транспортних засобів, зупинки виробництва постачальників, інфляційні процеси, дії конкурентів, політичні та економічні кризові явища, екологічні вимоги, митні пільги, режим найбільшого сприяння, можливість діяти у вільних економічних зонах, зміни в податковій політиці держави. [1, с. 56] Проте, даний перелік ризиків є невичерпним та може доповнюватися такими ризиками як: воєнні ризики, репутаційні ризики, техногенні і природно-кліматичні ризики, науково-технічні та технологічні ризики.

Слід зазначити, що для ЛС України перелік всіх ризиків «очолює» воєнний ризик або ризик війни. Головним та визначальним ризиком повномасштабної війни для України стала втрата людського капіталу. Війна призвела до значного

руйнування житла та соціальної / комунальної інфраструктури, скорочення виробництва, зростання собівартості, збільшення дефіциту державного бюджету (31,7 % ВВП) та державного боргу. Ознакою воєнних ризиків стало різке порушення ланцюгів постачання та збуту через фактичне руйнування частини транспортної інфраструктури, погіршення якості транспортних комунікацій (перевантаження напрямів), унеможливлення транспортування переважної більшості товарів морським шляхом, втрата сегментів, пов'язаних з ринками Росії та Білорусі [2]. Зокрема, внаслідок воєнних дій в Україні пошкоджено чи зруйновано понад 25 тисяч км доріг та 340 штучних споруд [3].

Якщо говорити про ключові зміни та фактори впливу на українську логістику під час воєнного стану, то варто згадати наступні явища й процеси:

1. Вразливість логістичної системи, наближеної до прифронтових регіонів.
2. Нестабільність вартості доставки та подекуди її неможливість, коли йдеться про небезпеку.
3. Перебудова логістичних маршрутів, яка відбувається з певною періодичністю (деякі маршрути залишаються більш усталеними, а інші, навпаки, змінюються під впливом динамічної ситуації).
4. Більший попит на продукти тривалого зберігання, оскільки вони оптимальні для запасів їжі та не несуть великого ризику збитків, якщо трапилася вимушена затримка доставки.
5. Нестача водіїв, частина яких поповнила ряди ЗСУ.
6. Подорожчання затрат на експорт та зменшення цін на доставку імпорту (така глобальна тенденція пов'язана з тим, що багато вантажів, які йдуть з України, є гуманітарними).
7. Тренд на відмову від тривалого зберігання вантажів на складах, орієнтування українського ритейлу на роботу «з коліс», що допомагає звести до мінімуму залишки.
8. Більш лояльні умови співпраці логістичних компаній та клієнтів, адже зараз більшість людей усвідомлює те, що може бути затримка у дорозі до доби, зумовлена об'єктивними причинами.

9. Попит на доставку української продукції закордон, що зумовлено переїздом туди кількох мільйонів українців, які евакуювалися від війни.

10. Нестача автотранспорту в прифронтових регіонах, оскільки іноземний транспорт не в'їжджає до України, а нашого фізично не вистачає, аби у повній мірі покривати потреби логістичної галузі.

11. Додатковий бар'єр у вигляді вимоги отримання депозитів контейнерними лініями за обладнання від 5 до 25 тисяч доларів. Це бюрократична та довга процедура – як для отримання, так і для повернення цих коштів.

12. Питання до оперативності роботи іноземних партнерів – усіх без винятку (експедиторів, логістів, контейнерних ліній, терміналів, митників та контролерів). [4]

Проте, незважаючи на всі труднощі та ризики, понад 30 млн тонн імпортованих товарів за минулий рік було доставлено в Україну. Вартість імпорту склала понад 54,5 млрд дол. З них близько 11 млн тонн за допомогою вантажівок. За допомогою залізниці було завезено 9,89 млн тонн, 7,16 млн тонн за допомогою морського транспорту.

Лідируючу позицію в експорті товарів посів морський транспорт. За допомогою нього було експортовано 53,86 млн тонн товарів. Друге місце посіла залізниця, з показником у 33,73 млн тонн. Автомобільний транспорт опинився на третьому місці з результатом у 12 млн тонн. Загалом 2022 року Україна експортувала майже 99,8 млн тонн товарів, вартість експорту склала майже 44,2 млрд дол. [5]

Отже, війна стала випробуванням для бізнесу. Складнощі з вантажоперевезенням спонукали негайно трансформувати та оптимізувати бізнес-процеси, а саме, переформатувати логістику. Логістична система постійно буде змінюватися та пристосовуватися до нових умов аби товари були вчасно доставлені до споживачів, а ризик їх доставки був зведений до мінімуму.

Література:

1. Ревенко В.Л., Євченко Є.В. Операційний хеджінг ризиків у логістичних системах. *Економіст*. 2006. № 9. С. 56–58.
2. Ярослав Жаліло. Підсумки 2022 року та очікування щодо 2023 року. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-2022-roku-ta-ochikuvannya-shchodo-2023roku?cf_chl_tk=tP5HHK1FSofktiulroTzgz7FHSccmY6ASE5Ymo7xlLg-1679153342-0-gaNycGzNC2U (дата звернення: 18.03.2023).
3. Анна Скрипаль. Удар по дорогах України: 25 тис. км зруйновано, більшість об'єктів доведеться будувати з нуля. Портал trans.iNFO. URL: <https://trans.info/ua/udar-po-dorogah-ukrayini-25-tis-km-zruynovano-bilshist-obyektiv-dovedetsya-buduvati-z-nulya-324170> (дата звернення: 18.03.2023).
4. Віктор Берестенко Як змінилася логістика під час війни та що буде з експортом та імпортом URL: https://cfts.org.ua/blogs/yak_zminilasya_logistika_za_pivroku_viyuni_ta_scho_bude_z_importom_i_eksportom_651 (дата звернення: 17.03.2023).
5. Artur Lysionok. Рік війни: як конфлікт в Україні вплинув на транспортний сектор Європи? Портал trans.iNFO. URL: <https://trans.info/ua/rik-viynu-yak-konflikt-v-ukrayini-vplynuv-na-transportnyi-sektor-yevropy-328130> (дата звернення: 18.03.2023).

Токар В.М.

*аспірант кафедри управління охороною здоров'я
та публічного адміністрування,
Національний університет охорони здоров'я України
імені П.Л. Шупика*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-15>

ПІДГОТОВКА УКРАЇНСЬКОГО ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Однією з основних функцій громадянського суспільства є надання голосу громадянам та захист їхніх інтересів. Організації громадянського суспільства, такі як неурядові організації (НУО), соціальні рухи, громадські рухи, релігійні організації та профспілки, можуть мобілізувати громадську думку та привернути увагу до важливих питань, які можуть бути проігноровані або не помічені урядом. Це можуть бути питання, пов'язані з правами людини, навколишнім середовищем, економічним розвитком та соціальною справедливістю, серед іншого. Окрім відстоювання інтересів громадян, організації громадянського суспільства можуть також забезпечувати нагляд та підзвітність уряду [5]. Це може включати в себе моніторинг дій державних службовців, розслідування корупції та зловживань, а також надання зворотного зв'язку щодо урядової політики та програм. Пильно стежачи за діяльністю уряду, громадянське суспільство може допомогти запобігти зловживанню владою та притягнути урядовців до відповідальності за їхні дії.

Розглянемо основні контролюючі дії громадського суспільства в розрізі окремих його елементів на рис. 1.

У сучасному світі поняття європейських цінностей стало еталоном прогресу, демократії та прав людини. Європейський Союз розглядається як приклад успішного економічного, соціального та політичного проекту, а його цінності високо цінуються в усьому світі. Як наслідок, для організацій громадянського суспільства важливо впроваджувати політику європейських цінностей у своїх країнах. Впровадження

європейських цінностей громадянським суспільством може сприяти просуванню прав людини, рівності та соціальної справедливості. Ці цінності лежать в основі Європейського Союзу, і громадянське суспільство може відігравати вирішальну роль у забезпеченні дотримання цих цінностей у своїх країнах.

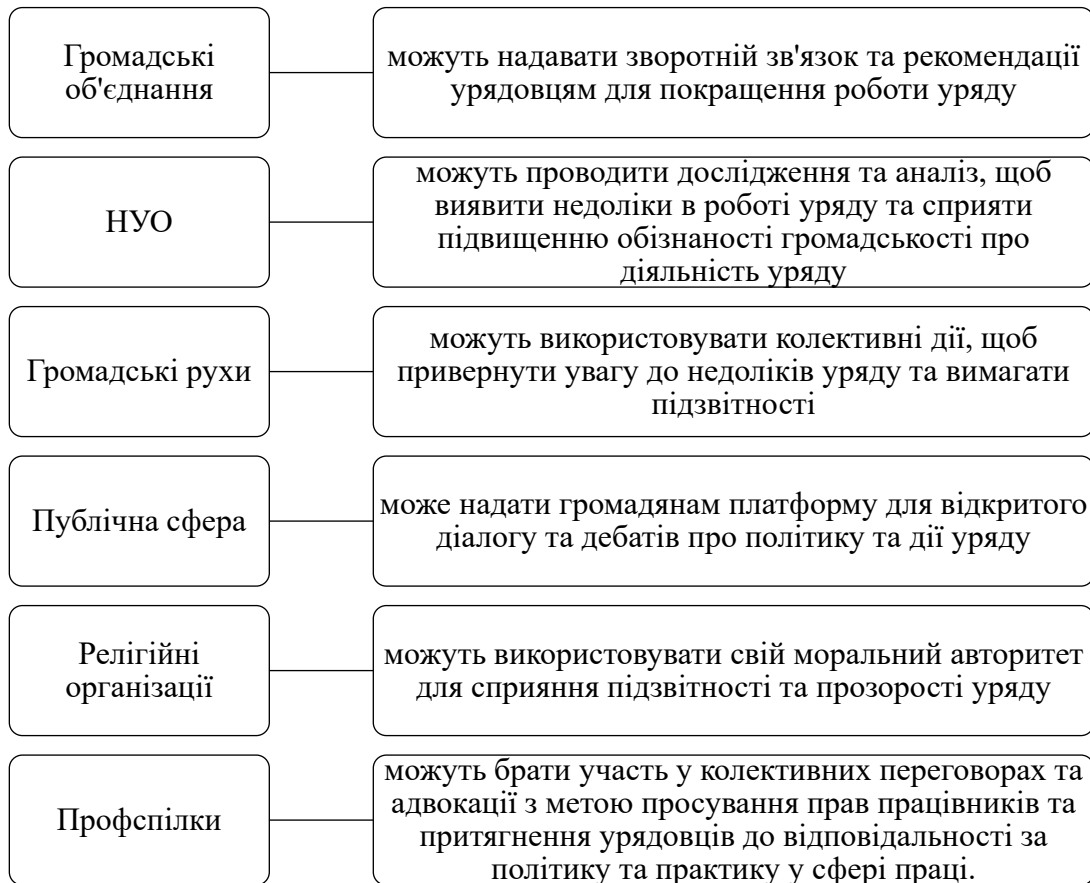


Рис. 1. Реалізація нагляду за діяльністю уряду основними елементами громадянського суспільства

Джерело: складено автором

Наприклад, організації громадянського суспільства можуть виступати за захист прав меншин, працювати над досягненням гендерної рівності та сприяти інклюзивності суспільства.

Окрім того, впровадження європейських цінностей може призвести до економічного розвитку та процвітання. Європейський Союз продемонстрував, що економічного зростання та процвітання можна досягти завдяки соціальній згуртованості, інклюзивності та сталому розвитку. Організації громадянського суспільства можуть працювати над реалізацією

політики, яка сприяє сталому розвитку, наприклад, інвестувати у відновлювані джерела енергії, зелені технології та ресурсоефективність, що може створити робочі місця та сприяти економічному зростанню.

Впровадження європейських цінностей може сприяти належному врядуванню та демократії. Європейський Союз є яскравим прикладом того, як демократичні цінності можуть бути використані для створення стабільного і процвітаючого суспільства. Організації громадянського суспільства можуть відігравати ключову роль у просуванні демократичного врядування, адвокації прозорості та підзвітності, а також у боротьбі з корупцією.

Громадянське суспільство може відігравати важливу роль у трансформації країни до ЄС, просуваючи цінності ЄС, виступаючи за реформи та надаючи підтримку вразливим групам населення. Підготовка суспільства та громад до європейської інтеграції є складним процесом, який вимагає комплексного підходу для забезпечення успішного переходу до європейських стандартів та цінностей. Існує кілька державних заходів, які можуть бути вжиті для підготовки суспільства і громад до європейської інтеграції.

Одним з найважливіших чинників підготовки суспільства до євроінтеграції є освіта та підвищення рівня обізнаності. Розробка освітніх програм і матеріалів, які надають інформацію про цінності та політику ЄС, а також про роль НАТО у забезпеченні безпеки і стабільності в Європі, є дуже важливою, особливо в умовах російсько-української війни. Підвищення обізнаності про переваги інтеграції в ЄС, включаючи збільшення торгівлі та інвестицій, доступ до фінансування і зміцнення демократичних інститутів, може допомогти створити більш позитивний погляд на процес інтеграції у всіх сферах [4].

Інституційна реформа є ще одним важливим заходом для підготовки до європейської інтеграції. Реформи, спрямовані на приведення у відповідність до стандартів і правил ЄС і НАТО, в тому числі нормативно-правової бази, є вкрай важливими. Це може включати посилення верховенства права, прозорості та підзвітності державних інституцій. Це також означає посилення спроможності державних інституцій управляти питаннями,

пов'язаними з ЄС, і брати участь у процесах прийняття рішень в ЄС і НАТО [1].

Економічний і соціальний розвиток також має вирішальне значення для підготовки до європейської інтеграції. Розробка політики і програм, що сприяють економічному зростанню і соціальному розвитку, є вкрай важливою. Заохочення інвестицій в інфраструктуру, освіту та охорону здоров'я може створити більш процвітаюче та стабільне суспільство. Покращення бізнес-клімату та створення робочих місць може сприяти економічному зростанню та створенню нових можливостей для громадян [2].

Залучення громадянського суспільства також має важливе значення для підготовки до європейської інтеграції. Заохочення участі громадянського суспільства в процесі інтеграції до ЄС, в тому числі сприяння діалогу та співпраці між організаціями громадянського суспільства та урядом, може допомогти створити більш демократичне суспільство. Підвищення ролі громадянського суспільства в моніторингу реалізації політики і програм ЄС, а також забезпечення того, щоб голоси громадян були почуті, може сприяти більшій підзвітності та прозорості в процесі інтеграції [3].

Екологічна культура також є важливим аспектом підготовки до європейської інтеграції. Зокрема, сортування відходів є важливим компонентом екологічної культури. Сортування відходів – це процес відокремлення різних типів відходів, таких як вторинна сировина, харчові відходи та небезпечні відходи, щоб забезпечити їх утилізацію у найбільш прийнятний спосіб. Впровадження програм сортування відходів може допомогти зменшити кількість відходів, які потрапляють на звалища, і сприяти створенню більш сталого та екологічно чистого суспільства. Це особливо важливо для країн, які готуються до європейської інтеграції, оскільки в ЄС діють суворі правила щодо поводження з відходами та їх переробки. Для забезпечення успіху програм сортування відходів важливо залучати громадянське суспільство та сприяти підвищенню обізнаності та освіченості щодо переваг сортування відходів. Це може включати розробку освітніх програм і матеріалів, а також сприяння використанню стимулів для заохочення громадян до сортування відходів.

Концепція підтримки громадянського суспільства України для європейської інтеграції ґрунтується на ідеї, що сильне та незалежне громадянське суспільство є необхідною умовою для успішної інтеграції України до Європейського Союзу. Це передбачає підтримку розвитку різноманітних організацій громадянського суспільства, включаючи неурядові організації, соціальні рухи, громадські рухи, релігійні організації та профспілки, серед іншого. Для підтримки громадянського суспільства в Україні зусилля зосереджуються на розбудові спроможності, сприянні громадянській участі та зміцненні верховенства права. Це може бути досягнуто за допомогою низки заходів, включаючи навчальні та освітні програми, інформаційні кампанії, інституційних реформ, економічного та соціального розвитку, залучення громадянського суспільства, забезпечення національної безпеки та впровадження екологічно напруженої політики.

Література:

1. Золкіна М. Ставлення населення України до європейської та євроатлантичної інтеграції України. *Громадська думка*. 2012. № 2. С. 3–13.
2. Губерський Л.В., Камінський Є.Ж., Макаренко Є.А. Інформаційна політика України: європейський контекст. Київ : Либідь, 2007. 360 с.
3. Кваша О. Інформування про реформи не менш значиме за самі реформи. *НДО-Інформ*. 2017. № 1(53). С. 5–6.
4. Корнієвський О.А. Мережеві громадські ініціативи та їх вплив на стан національної безпеки в контексті становлення глобального громадянського суспільства. *Стратегічна панорама*. 2010. № 1. С. 153–160.
5. Ніколайчук К.А. Жіночі громадські організації у суспільно-політичному житті сучасної України. *Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Філософія», «Соціологія», «Політологія»*. 2017. № 1 (35). С. 35–41.

Шемаєв В.М.

*доктор економічних наук,
директор Офісу з міжнародних проєктів,
Акціонерне товариство «Укрзалізниця»*

Онофрійчук А.П.

*кандидат економічних наук, докторант,
Університет економіки та права «КРОК»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-16>

ВІД ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ – ДО ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ: ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ

Посилення кризових явищ у світі в останні роки, що характеризувалися негативним впливом пандемії COVID-19 та її наслідками, що проявлялися в уповільненні економічного зростання, нестабільністю на світових ринках, порушеннях ланцюгів постачання, посиленням конкуренції на світових та національних ринках транспортно-логістичних послуг тощо посилили увагу в теоретичних та прикладних дослідженнях до міждисциплінарного концепту стійкості та нового підходу до наукових досліджень щодо стійкості (англ. *resilience thinking*). В Україні також створюється система національної стійкості, яку унормовано Концепцією забезпечення національної системи стійкості, затверджена Указом Президента України від 27 вересня 2021 року.

Згідно Стратегії економічної безпеки України на період до 2025 року, затвердженої Указом Президента України від 11 серпня 2021 р. № 347/2021 «Про Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 11 серпня 2021 року «Про Стратегію економічної безпеки України на період до 2025 року» було визначено, що поступове зміцнення економічної стійкості та відповідно невразливості національної економіки до зовнішніх і внутрішніх загроз – це безпековий напрям (поряд з напрямом економічного розвитку) у контексті стратегічного курсу забезпечення економічної безпеки держави.

Повномасштабне вторгнення агресора в Україну 24 лютого 2022 року спровокувало розгортання значного масиву ризиків для всіх сфер та рівнів соціально-економічного життя в Україні, зокрема, негативно відобразилося на основних галузях її транспортної інфраструктури та викликало значні кризові явища і в сфері залізничних перевезень. Це значно пришвидшило подальший розвиток майже всіх елементів національної системи стійкості та отримала їх справжню перевірку в практичній площині. Зокрема, стійкість залізничних перевезень показала дуже високі адаптивні здібності та міцність.

Водночас наразі практичні напрацювання у сфері стійкості дещо випереджують їх теоретичне обґрунтування, що актуалізує здійснення наукових досліджень у цієї сфері.

Зокрема, розробка понятійного апарату та виділення нового об'єкту економічного аналізу – «економічна стійкість залізничних перевезень» є необхідною і обґрунтованою в сучасних умовах.

З цією метою розроблено тлумачення понять, пов'язаних із стійкістю залізничних перевезень, зокрема: «стійкість залізничних перевезень»- це здатність національної системи залізничних перевезень ефективно протистояти загрозам будь-якого походження і характеру, адаптуватися до змін безпекового середовища, підтримувати стає функціонування і подальший розвиток залізничних перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг, а також швидко відновлюватися до бажаної рівноваги після кризових ситуацій.

У зв'язку з цим, поняття «управління стійкістю залізничних перевезень» пропонується розглядати як здатність суб'єктів забезпечення національної стійкості у сфері залізничного транспорту (КМУ, Міністерство інфраструктури України, АТ «Укрзалізниця») реалізувати функції державного регулювання/ринкового управління задля ідентифікації, підготовки, реагування на загрози, адаптації до змін безпекового середовища, підтримки сталого функціонування до, під час і після настання кризової ситуації задля збереження функціонування і подальшого розвитку залізничних перевезень у внутрішньому і

міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.

На основі аналізу галузевих загроз і особливостей сфер діяльності залізничних перевезень можна сформувати архітектуру стійкості залізничних перевезень як системи, основними елементами якою є: виробнича, ресурсно-вагонна, маркетингова, акціонерно-ринкова, фінансово-економічна ефективність та стійкість, організаційно-управлінська, соціальна, інноваційно-технологічна, безпека комерційних відносин, інформаційно-технологічна складові.

Це має важливе значення не лише для розуміння концепту стійкості та особливостей його застосування у цієї сфері, але й для оцінки та розроблення на їх основі конкретних управлінських механізмів і практичних рекомендацій для формування державної політики відповідного спрямування.

Шемаєва Л.Г.

*доктор економічних наук, професор,
головний консультант відділу економічної стратегії,
Національний інститут стратегічних досліджень*

Онофрійчук В.П.

*кандидат економічних наук, перший секретар відділу,
Міністерство закордонних справ України*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-17>

**ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ПОНЯТЬ:
«ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА», «ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ»
ТА «ЕКОНОМІЧНИЙ СУВЕРЕНІТЕТ ДЕРЖАВИ»**

Значне зростання невизначеності та турбулентності у світовій економіці в останні роки, що обумовлене наслідками пандемії COVID-19, а пізніше, з 24.02.2023 року – наслідками повномасштабної агресії РФ проти України, спричинили підвищення уваги наукових дослідників та практиків до вивчення проблем та шляхів забезпечення економічної стійкості, економічної безпеки та економічного суверенітету країни. Всі ці характеристики національної економіки України наразі проходять справжню перевірку та виявляють високі адаптивні здібності та міцність.

Слід зазначити, що в «довоєнний період» стан економіки України надавав можливість проводити лише ретроспективні статистичні оцінки економічної безпеки, а про економічну та фінансову стійкість згадувалося лише в контексті банківської, боргової або стійкості критичної інфраструктури. Отже, економічна стійкість держави в цілому, її економічний суверенітет – у наукових дослідженнях та на рівні створення чіткої нормативної бази розглядалися недостатньо.

Наразі, в умовах безпрецедентних воєнних ризиків та загроз, Україна в економічній сфері неймовірними зусиллями утримує макроекономічну й макрофінансову стабільність, знаходить баланс між економічними: стійкістю, безпекою та суверенітетом.

І ця ситуація нагадує те, що Ray Bradbury описав, як «стрибок зі скелі у низ з відрощуванням крил»¹.

Отже, практичні напрацювання в цієї сфері наразі випереджають їх теоретичне обґрунтування, передусім, в частині понятійного апарату. Аналіз літературних джерел та нормативно-правових актів за цією тематикою дозволив визначити, як співвідносяться між собою поняття економічної безпеки, економічної стійкості та економічного суверенітету держави та визначити взаємовплив явищ, які характеризуються зазначеними поняттями, через призму забезпечення національних економічних інтересів на прикладі України (рис. 1).

Отже, на нашу думку, взаємозв'язок понять: «економічна безпека», «економічна стійкість» та «економічний суверенітет» держави полягають у наступному:

по-перше, спільним є те, що зазначені поняття відображають явища, що здійснюють прямий або опосередкований вплив на формування та реалізацію національних економічних інтересів країни;

по-друге, метою Стратегії економічної безпеки України на період до 2025 року, затвердженій Указом Президента України від 11 серпня 2021 року № 347/2021², є забезпечення оптимального рівня економічної безпеки держави, що є запорукою *забезпечення економічного суверенітету та національних інтересів*. Тобто в даному випадку, забезпечення національних [економічних] інтересів та економічного суверенітету виглядає як явища одного порядку, що знаходяться на одному рівні ієрархії цілей держави в економічній сфері.

Однак з огляду на те, що в умовах глобалізації (або під впливом руйнівних наслідків епідемій, бойових дій на території країни, значних техногенних або кліматичних потрясінь тощо), держави свідомо йдуть на добровільну тимчасову десуверенізацію в фінансовій, економічній або іншій сферах заради реалізації національних [економічних] інтересів країни,

¹ 1979 November 18, Los Angeles Times, Section: The Book Review, Hymn to humanity from the cathedral of high technology by Ray Bradbury, (Review of "National Air and Space Museum", text by C.D.B. Bryan), Page K1, Column 3, Los Angeles, California. (ProQuest)

² Стратегія економічної безпеки України на період до 2025 року, затверджена Указом Президента України від 11 серпня 2021 року № 347/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/347/2021#Text>

то тоді питання забезпечення економічного суверенітету підпорядковується національним інтересам, які виходять на першій план.



Примітки: **→** – позначення прямого впливу; **- ->** – позначення опосередкованого впливу

Рис. 1. Схема змісту понять «економічна безпека», «економічна стійкість» та «економічний суверенітет», їх структури та взаємозв'язку із реалізацією національних економічних інтересів

Джерело: складено автором на основі положень діючої нормативно-правової бази

Тому, з урахуванням вище наведеного, якщо розглядати змістовне значення понять економічної безпеки, економічної

стійкості та економічного суверенітету держави через призму їх впливу на національні економічні інтереси, то можна вважати, що вони знаходяться на одному рівні ієрархії цього впливу та доповнюють одне одного;

по-третьє, різниця між цими поняттями полягає в тому, що вони відображають різні аспекти, що характеризують стан реалізації національних економічних інтересів, зокрема:

економічна стійкість відображає здатність економічної системи країни протистояти, адаптуватися та відновлювати своє функціонування та економічний розвиток після негативних зовнішніх впливів;

економічна безпека – відображає здатність протистояти розгортанню внутрішніх та зовнішніх ризиків та загроз, а також забезпечувати конкурентоспроможність та економічний розвиток;

економічний суверенітет – відображає рівень самостійності та незалежності у прийнятті економічних рішень;

по-четверте, вищерозглянуті поняття тісно пов'язані між собою і розглядатися відокремлене один від одного можуть лише в теоретичному плані. На практиці, наприклад, різке погіршення боргової стійкості країни призведе до неможливості забезпечити конкурентоспроможність та економічний розвиток (якщо не врегулювати цю проблему), що негативно вплине на фінансовий (та, як наслідок, на економічний) суверенітет країни.

Отже, забезпечення економічної безпеки, економічної стійкості та економічного суверенітету держави має бути спрямоване на реалізацію національних економічних інтересів та здійснюватися на системних засадах, з урахуванням дії глобальних, політичних, технологічних, екологічних та соціальних чинників, з використанням моделювання та новітніх інформаційних технологій, що є напрямом подальших наукових досліджень.

Наукове видання

**РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ДРАЙВЕР
ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ
ГАЛУЗЕЙ ЕКОНОМІКИ:**

**ВСЕУКРАЇНСЬКА
НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ**

24 березня 2023 року

*Відповідальність за достовірність фактів, цитат, власних імен та інших даних
несуть автори статей. Думки, положення і висновки, висловлені авторами,
не обов'язково відображають позицію редакції.*

Матеріали друкуються за авторською редакцією.

Підписано до друку 31.03.2023 р. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Цифровий друк. Ум.-друк. ар. 4,65.
Наклад 100 прим. Замовлення № 0323-012.

Надруковано: Українсько-польське наукове видавництво «Liha-Pres»
79000, м. Львів, вул. Технічна, 1
87-100, м. Торунь, вул. Лубіцка, 44
E-mail: editor@liha-pres.eu
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 6423 від 04.10.2018 р.