

# ЗОВНІШНЯ ТОРГІВЛЯ: ЕКОНОМІКА, ФІНАНСИ, ПРАВО



## Науковий журнал

Виходить 6 разів на рік  
Заснований у січні 2010 р.  
Журнал визнано ДАК МОН України  
як фахове видання з економічних наук

# № 2 (91) 2017

### РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

#### Головний редактор

МАЗАРАКІ Анатолій Антонович, д. е. н., професор, КНТЕУ

#### Заступник головного редактора

ПРИТУЛЬСЬКА Наталія Володимирівна, д. т. н., професор, КНТЕУ

#### Відповідальний секретар

МЕЛЬНИЧЕНКО Світлана Володимирівна, д. е. н., професор, КНТЕУ

#### Члени редакційної колегії

#### з економічних наук:

**БЛАНК Ігор Олександрович**, д. е. н., професор, професор кафедри економіки та фінансів підприємства КНТЕУ.

**БЄЛОСТЕЧНИК Григорій Леонович**, д. е. н., професор, ректор Молдавської економічної академії.

**БОЙКО Аліна Василівна**, д. е. н., доцент, професор кафедри економічної теорії та конкурентної політики КНТЕУ.

**ВОЛОСОВИЧ Світлана Василівна**, д. е. н., професор, професор кафедри фінансів КНТЕУ.

**ГЕСЦЬ Валерій Михайлович**, д. е. н., професор, директор Інституту економіки та прогнозування НАН України.

**ГОСПОДАРОВІЧ Анджей**, д. е. н., професор, ректор Вроцлавського економічного університету (Польща).

**ДОБІЯ Мечислав**, д. е. н., професор Краківського університету економіки (Польща).

**ДУБОВИК Тетяна Віталівна**, д. е. н., доцент, професор кафедри маркетингу та реклами КНТЕУ.

**КАЛЮЖНА Наталія Геннадівна**, д. е. н., доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин КНТЕУ.

**КВАЧ Ярослав Петрович**, д. е. н., професор, директор Одеського інституту фінансів КНТЕУ.

**ЛАЦЕ Наталя**, д. е. н., професор Ризького технічного університету (Латвія).

**МЕЛЬНИК Тетяна Миколаївна**, д. е. н., професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин КНТЕУ.

**ОНИЩЕНКО Володимир Пилипович**, д. е. н., професор, професор кафедри міжнародних економічних відносин КНТЕУ.

**ПАНКОВ Дмитро Олександрович**, д. е. н., професор, завідувач кафедри Білоруського державного економічного університету (Мінськ).

**ПЕДЬ Ірина Валерівна**, д. е. н., доцент, професор кафедри міжнародних економічних відносин КНТЕУ.

**САЙ Валерій Миколайович**, к. е. н., доцент, проректор з науково-педагогічної роботи та міжнародних зв'язків КНТЕУ.

**ФЕДУН Ігор Леонідович**, д. е. н., доцент, професор кафедри міжнародних економічних відносин КНТЕУ.

**ЦИГАНОВ Сергій Андрійович**, д. е. н., професор, завідувач кафедри міжнародних фінансів Інституту міжнародних відносин Київського національного університету ім. Тараса Шевченка.

**ШЛЮСАРЧИК Богуслав**, д. е. н., професор Жешувського університету (Польща).

**ЯЦЕНКО Ольга Миколаївна**, д. е. н., професор кафедри міжнародної торгівлі Київського національного економічного університету ім. В. Гетьмана.

#### з юридичних наук:

**АНЦЕЛЕВИЧ Герольд Олександрович**, к. ю. н., професор, професор кафедри міжнародного публічного права КНТЕУ.

**БАКАЛІНСЬКА Ольга Олегівна**, д. ю. н., доцент, завідувач кафедри міжнародного приватного, комерційного та цивільного права КНТЕУ.

**БЕРЗІН Павло Сергійович**, д. ю. н., професор, заступник декана з наукової роботи Київського національного університету ім. Тараса Шевченка.

**БЕРЛАЧ Анатолій Іванович**, д. ю. н., професор, професор кафедри адміністративного права Київського національного університету ім. Тараса Шевченка.

**БРЕДІ Річард**, директор Британського центру сприяння розвитку права, координатор проекту «Британське законодавство XXI сторіччя» (Велика Британія, м. Лондон).

**ГУРЖІЙ Тарас Олександрович**, д. ю. н., професор, завідувач кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права КНТЕУ.

**ДЕНИСОВ Володимир Наумович**, д. ю. н., професор, завідувач відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України.

**КАЛЮЖНИЙ Ростислав Андрійович**, д. ю. н., професор, заступник директора з наукової роботи Юридичного інституту Національного авіаційного університету.

**КОШИЛЕНКО Олександр Любимович**, д. ю. н., професор, директор Інституту законодавства Верховної Ради України.

**ОСИКА Сергій Григорович**, к. ю. н., професор кафедри міжнародних економічних відносин КНТЕУ.

**ОЛІЙНИК Олег Вікторович**, д. ю. н., професор кафедри загальноправових дисциплін КНТЕУ.

**ПРИМАК Володимир Дмитрович**, д. ю. н., професор кафедри міжнародного приватного, комерційного та цивільного права КНТЕУ.

**ЯЦУК Ева**, д. філософії, доцент, проректор Вищої школи торгівлі, економіки і права в Радомі (Польща).

Засновник, редакція,  
видавець і виготовлювач

**КИЇВСЬКИЙ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ  
ТОРГОВЕЛЬНО-  
ЕКОНОМІЧНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ**

Завідувач редакції

І. В. Кривицька

Редактори

В. М. Дудник, Т. Д. Обламська

Художньо-технічний редактор

А. А. Савчук

Підписано до друку 19.04.2017.

Тираж 200 пр. Зам. 430

Адреса редакції, видавця,

виготовлювача:

вул. Чигоріна, 57, м. Київ,

Україна, 01601

Телефон редакції: 529-30-61

E-mail: [zt@knteu.kiev.ua](mailto:zt@knteu.kiev.ua)

Свідоцтво про державну

реєстрацію

серія КВ №22092-11992ПР

від 16.05.2016

Індекс журналу в Каталогі

видань України на 2017 рік –

09641

Надруковано на обладнанні КНТЕУ

Свідоцтво суб'єкта видавничої

справи серія ДК № 4620

від 03.10.2013

Видається за рекомендацією

Вченої ради КНТЕУ

(протокол засідання № 11

від 30.03.2017)

Передрук і переклади

матеріалів, опублікованих

у журналі, дозволяються лише

зі згоди автора та редакції



Журнал представлено в міжнародних і національних наукометричних базах: індекс Копернікус (Index Copernicus); реферативній базі даних «Україніка наукова», а також у пошуковій системі Академії Google (Google Scholar)

© Київський національний торговельно-економічний університет, 2017

## ЗМІСТ

---

### МІЖНАРОДНІ РИНКИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

---

<b>МЕЛЬНИК Т., ПУГАЧЕВСЬКА К.</b>	Потенціал ринку ЄС для українських експортерів	5
<b>МЕЛЬНИЧЕНКО С., КУДЛАЙ Т.</b>	Національні готельні мережі на міжнародному ринку	19
<b>ГУРОВА К., НЕПРАН А.</b>	Зовнішньоторговельна діяльність у структурі доходів держави	31
<b>ШИМАНСЬКА К.</b>	Ринок трудових ресурсів в умовах постконфліктного стану країн	50
<b>СКЛЯР Н., БОНДАРЧУК М.</b>	Високотехнологічний експорт України на азійських ринках	61

---

### ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ НА СВІТОВИХ РИНКАХ

---

<b>ХАРСУН Л.</b>	Логістичні інструменти протидії інфляції	71
<b>МИХАЙЛИЧЕНКО К.</b>	Транспортна стратегія у національних інтересах України	82
<b>ТКАЧУК Т.</b>	Міжнародні туристичні підприємства на внутрішньому ринку франчайзингу	95

---

### ФІНАНСИ

---

<b>СОПКО В., ОВСЮК Н.</b>	Облік витрат на соціальний захист працівників підприємства	108
<b>НІКІТІШИН А.</b>	Податкове регулювання як інструмент державної екологічної політики	126

---

### КРИТИКА ТА БІБЛЮГРАФІЯ

---

<b>СМЕРІЧЕВСЬКА С.</b>	Комплексне дослідження проблем формування логістичної стратегії в торгівлі (Відгук на монографію Н. Б. Льченко «Логістичні стратегії в торгівлі»)	138
------------------------	--	-----

## C O N T E N T

---

### IN WORLD MARKETS OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES

---

<b>MELNYK T., PUHACHEVSKA K.</b>	The potential of the EU market for Ukrainian exporters	5
<b>MELNYCHENKO S., KUDLAI T.</b>	National hotel chains on the international market	19
<b>HUROVA K., NEPRAN A.</b>	Foreign trade in the structure of state revenues	31
<b>SHYMANSKA K.</b>	Labour market in post conflict state of a country	50
<b>SKLIAR N., BONDARCHIUK M.</b>	High-tech exports of Ukraine on Asian markets	61

---

### INTEGRATION PROCESSES IN THE WORLD MARKETS

---

<b>KHARSUN L.</b>	Logistic tools to resist inflation	71
<b>MYKHAILYCHENKO K.</b>	Transport strategy in the national interests of Ukraine	82
<b>TKACHUK T.</b>	International tourism enterprises in the domestic franchise market	95

---

### FINANCE

---

<b>SOPKO V., OVSIUK N.</b>	Costs accounting of social protection of enterprise employees	108
<b>NIKITISHYN A.</b>	Tax regulation as a tool of state environmental policy	126

---

### REVIEW AND BIBLIOGRAPHY

---

<b>SMERICHEVSKA S.</b>	A comprehensive study of the problems of logistics strategy formation in the trade ( <i>Review on the monograph of N. B. Ilchenko «Logistics strategies in the trade»</i> )	138
------------------------	---	-----

## СОДЕРЖАНИЕ

---

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЫНКИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

---

<b>МЕЛЬНИК Т., ПУГАЧЕВСКАЯ Е.</b>	Потенциал рынка ЕС для украинских экспортеров	5
<b>МЕЛЬНИЧЕНКО С., КУДЛАЙ Т.</b>	Национальные гостиничные сети на международном рынке	19
<b>ГУРОВА К., НЕПРАН А.</b>	Внешнеторговая деятельность в структуре доходов государства	31
<b>ШИМАНСКАЯ Е.</b>	Рынок трудовых ресурсов в условиях постконфликтного состояния стран	50
<b>СКЛЯР Н., БОНДАРЧУК М.</b>	Высокотехнологический экспорт Украины на азиатских рынках	61

---

### ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ НА МИРОВЫХ РЫНКАХ

---

<b>ХАРСУН Л.</b>	Логистические инструменты противодействия инфляции	71
<b>МИХАЙЛИЧЕНКО Е.</b>	Транспортная стратегия в национальных интересах Украины	82
<b>ТКАЧУК Т.</b>	Международные туристические предприятия на внутреннем рынке франчайзинга	95

---

### ФИНАНСЫ

---

<b>СОПКО В., ОВСЮК Н.</b>	Учет расходов на социальную защиту работников предприятия	108
<b>НИКИТИШИН А.</b>	Налоговое регулирование как инструмент государственной экологической политики	126

---

### КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

---

<b>СМЕРИЧЕВСКАЯ С.</b>	Комплексное исследование проблем формирования логистической стратегии в торговле (Отзыв на монографию Н. Б. Ильченко «Логистические стратегии в торговле»)	138
------------------------	--	-----

---

---

# МІЖНАРОДНІ РИНКИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

---

---

УДК 339.564(477+061.1ЄС)

**МЕЛЬНИК Тетяна,**

д. е. н., професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин  
Київського національного торговельно-економічного університету

**ПУГАЧЕВСЬКА Катерина,**

к. е. н., старший викладач кафедри міжнародних економічних відносин  
Київського національного торговельно-економічного університету

## ПОТЕНЦІАЛ РИНКУ ЄС ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ЕКСПОРТЕРІВ

*Проаналізовано показники відкритості економіки України та європейських країн. Оцінено індикатори розвитку експорту до ЄС, його географічну і товарну структуру. Розраховано частку експорту у валовому випуску окремих видів економічної діяльності на основі таблиць «витрати-випуск». Проведено компаративний аналіз існуючих тарифних квот на експорт до ЄС з фактичними обсягами експорту. Охарактеризовано масштаби уніфікації українського законодавства у сфері технічного регулювання, стандартизації і метрології до європейських вимог. Визначено основні проблеми, з якими зіштовхуються українські товаровиробники при виході на європейський ринок.*

*Ключові слова:* експорт, експортний потенціал, Європейський Союз, поглиблена і всеохоплююча зона вільної торгівлі, експорт промощн.

*Мельник Т., Пугачевская Е. Потенциал рынка ЕС для украинских экспортеров. Проведен анализ показателей открытости экономики Украины и европейских стран. Оценены индикаторы развития экспорта в ЕС, его географическая и товарная структура. Рассчитана доля экспорта в валовом выпуске отдельных видов экономической деятельности на основе таблиц «затраты-выпуск». Проведен компаративный анализ существующих тарифных квот на экспорт в ЕС с фактическими объемами экспорта. Охарактеризованы масштабы унификации украинского*

---

© Мельник Т., Пугачевська К., 2017

ISSN 1028-7507. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2

5

*законодательства в сфере технического регулирования, стандартизации и метрологии с европейскими требованиями. Определены основные проблемы, с которыми сталкиваются украинские товаропроизводители при выходе на европейский рынок.*

*Ключевые слова:* экспорт, экспортный потенциал, Европейский Союз, углубленная и всеобъемлющая зона свободной торговли, экспорт промушн.

**Постановка проблеми.** Угода про асоціацію між ЄС та Україною – це комплексний договір, який охоплює політичні й економічні відносини між країнами. Торговельна частина цієї Угоди знайшла відображення у створенні Поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі (ПВЗВТ), застосування якої розпочалось у січні 2016 р. Економічна мета підписаного документа стратегічного та геополітичного значення в історії України – сприяння модернізації української економіки за рахунок нарощування обсягів торгівлі з ЄС та іншими країнами, а також удосконалення механізму регулювання економіки відповідно до європейської практики.

ПВЗВТ практично повністю лібералізує торгівлю між Україною та ЄС, причому з доволі високим рівнем асиметричності, оскільки ЄС проводить тарифну лібералізацію у повному обсязі і негайно для більшості товарів, тоді як Україні надається термін від трьох до семи років. Це дасть українським експортерам додатковий час підготуватися до умов жорсткої конкуренції на європейському ринку.

За даними Європейської Комісії, Україна та ЄС скасують 99,1 % і 98,1 % мит відповідно. За попередніми підрахунками, українські експортери заощаджуватимуть 487 млн євро щороку завдяки зменшенню імпортного мита ЄС, тоді як Україна скасує мита на імпорт з ЄС на загальну суму у 391 млн євро. Таким чином, для України, рівень зовнішньої відкритості якої у 2015 р. становив 84 %, саме ефективна стратегія розвитку експорту повинна стати біфуркаційною точкою у підвищенні міжнародної конкурентоспроможності, а відтак, модернізації національної стратегії розвитку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження сучасних тенденцій і розвитку зовнішньої торгівлі між Україною та ЄС відображено у працях І. Бураковського, В. Мовчан, В. Гейця, Л. Шинкарук, М. Емерсона [1–3] та ін. Але багато проблем цього напрямку залишаються ще малодослідженими і суперечливими.

**Метою** дослідження є оцінка тенденцій розвитку експорту товарів і послуг до ЄС та проблем українських товаровиробників при виході на ринок ЄС.

**Матеріали та методи.** У науковій статті застосовані такі методи дослідження: аксіоматичний (при обґрунтуванні певних положень як вихідних аксіом), статистичний (для встановлення динаміки основних показників розвитку експорту, його товарної та географічної структури); порівняльного аналізу та узагальнення даних (для визначення проблем

та тенденцій розвитку експорту до ЄС). Інформаційною базою дослідження стали праці вітчизняних науковців, матеріали Конференції ООН з торгівлі та розвитку, Державної служби статистики України.

**Результати дослідження.** Після набуття Україною незалежності, її експорт був зіставний з низкою європейських країн. За більш ніж 20 років кожна з цих країн зуміла суттєво наростити обсяги експорту, зокрема Польща у 14,1 рази, Угорщина – 11,1 рази, Туреччина – 9,4 рази. Натомість для України цей показник становить лише 4,7 рази [4]. Враховуючи колосальні темпи падіння експорту у 2015 р. (30,14 %), його обсяг склав 37,8 млрд дол. США., що на 1,9 млрд дол. США менше, ніж у кризовому 2009 р., коли темп падіння експорту становив безпрецедентні за роки незалежності України 40,6 % [5]. З точки зору макроекономіки за роки своєї незалежності Україна досягла незначного успіху у реформуванні економічної політики, продемонструвавши переважно незадовільні результати, за винятком років, які характеризувались позитивною кон'юнктурою на товари – ключові позиції українського експорту. Натомість у 2014–2015 рр. Україна переживала економічну кризу і зазнала інфраструктурних втрат через російську агресію, яка ще більше загострила негативні наслідки світової економічної кризи.

Економіка України є достатньо відкритою за показником відношення експорту товарів і послуг до ВВП порівняно з країнами ЄС (табл. 1).

Таблиця 1

**Експортна квота України та ЄС, %\***

Країна	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Україна	47,77	43,85	42,85	46,47	49,40	47,38	42,90	49,65	49,79
ЄС	35,53	39,41	35,24	38,83	41,72	42,99	43,24	43,51	44,29
Австрія	49,61	54,90	46,57	50,68	53,43	53,52	53,37	53,37	54,18
Бельгія	74,28	79,04	68,68	76,45	81,33	81,78	82,16	83,42	81,91
Чехія	62,35	63,49	58,87	65,94	71,49	76,73	77,58	83,64	84,99
Данія	47,39	53,95	46,77	49,71	53,00	53,54	53,90	53,31	53,56
Естонія	65,89	66,96	60,88	74,99	86,59	86,47	86,77	83,91	81,26
Франція	26,86	28,10	24,57	26,75	28,67	29,60	29,78	30,33	31,34
Німеччина	37,73	43,47	37,83	42,18	44,77	45,87	45,40	45,41	47,34
Греція	21,27	23,33	18,96	21,74	25,16	28,45	30,46	32,57	30,26
Угорщина	63,43	79,99	75,18	82,23	88,61	86,87	87,99	89,32	93,61
Італія	24,62	26,95	22,56	25,21	27,05	28,62	28,82	29,57	30,48
Польща	34,84	38,40	37,57	39,97	42,61	44,57	46,27	47,44	49,95

\* Розраховано як відношення експорту товарів та послуг до ВВП за відповідний період.

Джерело: зведено за даними [4].

Протягом 2005–2015 рр. (за винятком 2013 р.) спостерігалось перевищення експортної квоти в Україні порівняно з ЄС у середньому

на 6,4 в. п. Це дає змогу стверджувати про високий рівень залежності економіки України від економічної кон'юнктури на світових ринках та тенденцій розвитку світової економіки.

Відносно високий рівень інтегрованості економіки України обумовлює необхідність формування регуляторної політики, адекватної сучасним викликам глобалізації. У її основі має бути покладений механізм взаємодії між розвитком національної економіки та експортом як своєрідним «каналом» взаємодії країни зі світовим господарством, яка розглядається у вимірі причинно-наслідкового зв'язку між експортом та економічним зростанням (*export-led growth*), а також експортом та динамікою й структурою ВВП [1].

Провідною довгостроковою тенденцією розвитку українського експорту є зменшення частки СНД, починаючи з 2011 р. (з 38,27 % у 2012 р. до 20,47 % у 2015 р.), та одночасне зростання частки країн ЄС, Азії й Африки (табл. 2).

Таблиця 2

Географічна структура експорту товарів, %

Рік	СНД	Європа	ЄС	Азія	Африка	Америка	Австралія і Океанія
2005	30,77	31,79	30,07	25,06	6,99	5,35	0,04
2006	32,19	32,91	31,71	22,01	6,19	6,65	0,05
2007	36,69	29,97	28,44	22,07	5,66	5,45	0,03
2008	34,59	29,47	27,28	23,72	5,83	6,19	0,10
2009	33,94	25,86	23,97	30,56	6,62	2,83	0,05
2010	36,46	26,90	25,46	26,68	5,87	3,89	0,06
2011	38,27	26,96	26,35	25,93	4,89	3,73	0,04
2012	36,78	25,31	24,88	25,69	8,19	3,79	0,07
2013	34,87	26,95	26,47	26,55	8,05	3,42	0,06
2014	27,61	31,77	31,54	28,48	9,46	2,55	0,04
2015	20,47	34,75	34,14	32,47	9,98	2,06	0,04

Джерело: зведено за даними [5].

Переорієнтація українських зовнішньоторговельних зв'язків зумовлена загостренням торговельних та політичних суперечностей із Росією та необхідністю пошуку нових ринків збуту продукції.

Найбільшу частку у географічній структурі експорту в ЄС (табл. 3) займають Італія – 15,21 % (зокрема, у структурі експорту у 2015 р. 49,4 % займали чорні метали, 16,0 % – зернові культури, 7,6 % – жири та олія); Польща – 15,19 % (17,9 % – чорні метали, 14,1 % – електричні машини, 11,0 % – мінеральне паливо); Німеччина – 10,1 % (22,7 % – електричні машини, 9,6 % – текстильний одяг, 6,7 % – мінеральне паливо, 6,1 % – зернові культури); Іспанія – 8,02 % (56,8 % – зернові культури, 15,2 % – жири та олія).



Таблиця 3

Географічна структура експорту товарів до ЄС, %

Країна	2005	2009	2012	2013	2014	2015
Австрія	3,10	3,27	3,05	3,31	3,12	2,67
Болгарія	5,31	6,10	3,33	3,53	3,24	3,22
Велика Британія	1,34	1,87	3,23	3,27	3,47	2,83
Іспанія	18,49	16,06	9,01	5,89	6,86	8,02
Італія	2,12	2,49	14,52	14,07	14,52	15,21
Кіпр	3,04	1,55	0,98	0,96	1,67	0,47
Нідерланди	12,56	10,13	4,86	6,21	6,51	6,96
Німеччина	9,87	12,90	9,63	9,57	9,35	10,21
Польща	0,19	0,35	15,08	15,20	15,55	15,19
Португалія	4,78	3,70	2,01	1,59	1,83	2,46
Румунія	4,96	5,02	3,23	3,33	3,44	4,38
Словаччина	0,32	0,15	3,94	4,49	3,94	3,60
Угорщина	6,73	7,54	8,84	9,29	8,88	6,99
Франція	1,95	2,83	3,21	4,12	3,13	3,83
Чехія	3,68	3,70	4,14	4,92	4,54	4,16
Інші країни	21,54	22,33	10,93	10,24	9,95	9,81

Джерело: зведено за даними [5].

Незважаючи на те, що статистичні дані свідчать про зростання частки експорту товарів на ринки ЄС протягом 2012–2015 рр., у грошовому вимірі у 2015 р. спостерігалось зменшення обсягів експорту товарів на 3,98 млрд дол. США або на 23,5 % (табл. 4).

Таблиця 4

Індикатори розвитку експорту товарів і послуг України до ЄС

Рік	Експорт				Загальний імпорт ЄС	
	товарів		послуг		обсяг, млрд дол. США	частка України, %
	млн дол. США	% до попе- реднього року	млн дол. США	% до попе- реднього року		
2005	10233	92,9	1766	113,4	4152	0,29
2008	18130	130,3	4066	136,5	6224	0,36
2009	9499	52,4	3021	74,3	4711	0,27
2010	13052	137,4	3117	105,6	5325	0,30
2011	17970	137,7	3525	113,2	6235	0,34
2012	17081	95,1	3745	106,4	5864	0,36
2013	16759	97,8	4196	111,9	5913	0,35
2014	17003	102,6	3992	95,1	6032	0,35
2015	13015	76,5	2928	73,4	5213	0,31

Джерело: зведено за даними [5].

Частково це пояснюється призупиненням виробництва на окупованих територіях, оскільки до початку воєнного конфлікту Донбас

забезпечував до 27 % національного експорту. 2014–2015 рр. характеризувались також зменшенням обсягів експорту послуг у доларовому еквівалентні на 4,9 % та 26,6 % відповідно. У структурі послуг до ЄС у 2015 р. домінують транспортні послуги – 39,8 % (з них 30,2 % – послуги повітряного транспорту, 25,5 % – залізничного транспорту, 19,2 % – морського транспорту, 15,3 % – автомобільного транспорту), послуги з переробки матеріальних ресурсів – 20,9 %, послуги у сфері телекомунікації, комп’ютерні та інформаційні послуги – 18,8 %, ділові послуги – 11,9 %. Для порівняння значимості експорту товарів і послуг для ринку ЄС можна розрахувати частку експорту України у загальних обсягах імпорту ЄС. Отримані показники в межах 0,27–0,36 % свідчать про низький рівень присутності українських товарів і послуг у ЄС та очевидну їх неперіоритетність для європейського ринку.

Структура експорту до ЄС (табл. 5) змістилась у напрямку зростання обсягів машин, транспортних засобів та устаткування, продовольчих товарів і сільськогосподарської сировини, деревини та целюлозно-паперових виробів. У цілому український експорт характеризується порівняно меншою часткою промислової продукції високого рівня переробки та вищою часткою металургійної продукції (23,54 %). Україна, зайнявши провідні позиції на ринках сільськогосподарських товарів, руд та металів (так званих «біржових» товарів, які характеризуються волатильністю цін), суттєво піддається негативному впливу коливань світової кон’юнктури. Збільшення частки товарів з високим рівнем переробки дозволить підвищити стабільність експортних надходжень.

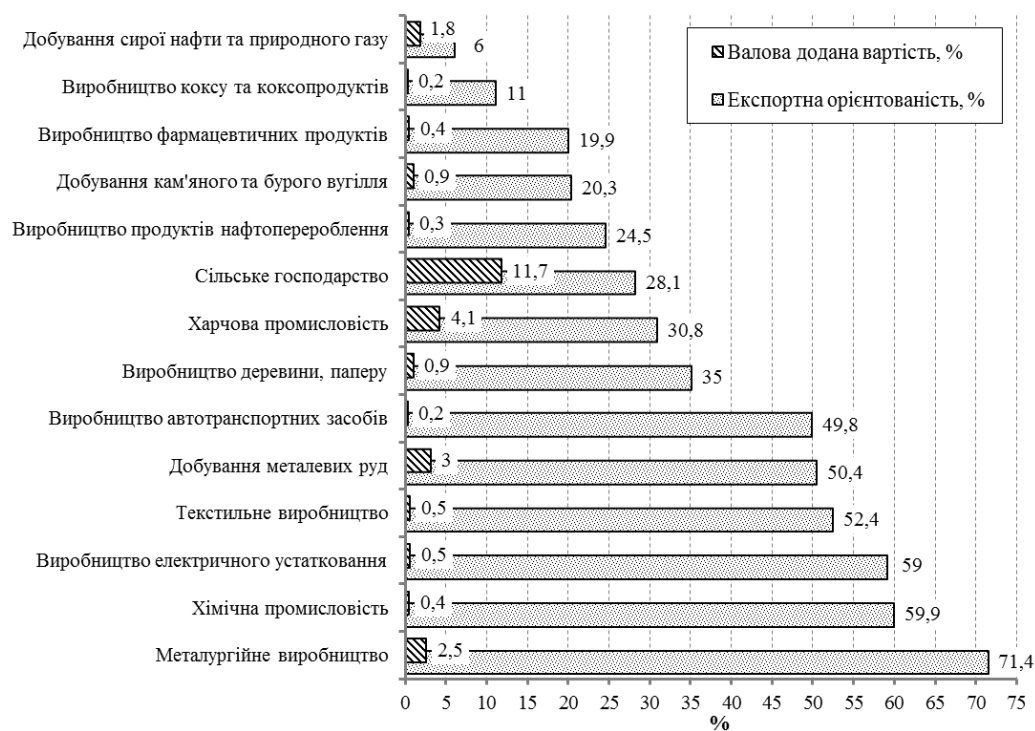
Таблиця 5

Товарна структура експорту товарів до ЄС, %

УКТЗЕД	Найменування товарів	2007	2010	2012	2014	2015
1–24	Продовольчі товари і сільськогосподарська сировина	11,95	14,91	28,83	28,03	31,11
25–27	Мінеральні продукти	17,01	18,68	17,05	16,24	11,35
28–40	Продукція хімічної промисловості	9,61	5,89	5,45	4,52	3,92
41–43	Шкіряна сировина, хутро і вироби з них	2,65	1,15	0,68	0,83	0,82
44–49	Деревина і целюлозно-паперові вироби	4,83	4,50	3,71	4,71	5,95
50–67	Текстиль, текстильні вироби, взуття	6,40	5,43	3,91	4,36	4,82
72–83	Недорогоцінні метали і вироби з них	33,01	33,19	23,58	25,95	23,54
84–90	Машини, транспортні засоби й устаткування	12,02	13,90	14,70	12,89	15,03
68–70, 71, 90–99	Інші товари	2,51	2,35	2,09	2,46	3,45

Джерело: зведено за даними [5].

Аналіз експортної орієнтованості економіки свідчить, що в середньому близько 19,9 % вироблених в Україні товарів та послуг спрямовується на експорт (рисунк). Найбільш експортно орієтованими є металургійне виробництво (71,4 %), хімічна промисловість (59,9 %), виробництво електричного устаткування (59 %), текстильне виробництво (52,4 %), добування металевих руд (50,4 %). Найнижчим рівнем експортної спрямованості характеризується виробництво фармацевтичних продуктів (19,9 %), виробництво коксу та коксопродуктів (11 %), добування сирової нафти та природного газу (6 %). Компаративний аналіз експортної орієнтованості окремих видів діяльності на тлі частки валової доданої вартості показав, що 11,7 % доданої вартості формується у сільському господарстві, 4,1 % – харчовій промисловості, 2,5 % – металургійному виробництві.



**Експортна орієнтованість та валова додана вартість окремих видів економічної діяльності у 2014 р. \***

\* Експортну орієнтованість видів економічної діяльності розраховано як частку експорту у загальному випуску.

Джерело: розраховано авторами за [5].

У результаті підписання Угоди про Асоціацію Україна отримала тарифні квоти на ряд товарів, основну частку яких становить продукція АПК. Досвід України з використання тарифних квот упродовж 2014–2015 рр. вказує на неспроможність використання власного потенціалу з метою експорту. Зокрема, у 2015 р. використано 9 із 36 квот

(для порівняння, у 2014 р. лише 6) за такими товарними групами: натуральний мед, крупи, томатний, виноградний та яблучний соки, пшениця, кукурудза, овес, цукор і м'ясо птиці). До основних причин неспроможності використання тарифних квот повною мірою слід віднести проблеми з дотриманням правил безпеки харчових продуктів, недотримання стандартів у сфері санітарних та фітосанітарних заходів (СФЗ), недостатнє внутрішнє виробництво, орієнтація на контрагентів з країн – не членів ЄС, низький рівень попиту на товари українського виробництва, відсутність торговельних партнерів з ЄС [3, с. 44].

Україна отримала право експортувати до ЄС без сплати мита до 12 тис. т яловичини, 20 тис. т свинини, 1,5 тис. т баранини, 250 тис. т ячменю, 8 т молока, вершків, згущеного молока, 1,5 т вершкового масла. Однак, за підсумками 2015 р., цими квотами вона не скористалась. Експорт зазначених товарних позицій до ЄС, за даними європейської статистики, у 2015 р. взагалі відсутній, що свідчить про те, що під тарифне квотування значною мірою підпадають ті товари, експорт яких неможливий через низьку якість та високі вимоги щодо безпечності товарів при доступі на європейський ринок. Натомість інша ситуація склалась з такими товарами як кукурудза, мед, овес, де обсяг тарифної квоти суттєво менший за обсяг експорту до ЄС у 2015 р. В Україні виробляється значно більше продукції АПК ніж цього потребує внутрішній ринок (при виробництві 60,1 млн т зернових і зернобобових культур, фактичне споживання становить 25,2 млн т), а відтак, експорт – це єдиний спосіб збуту продукції. За таких умов географічна диверсифікація експорту дозволяє зробити тарифні квоти ЄС менш обтяжливими. Наприклад, пшениця та кукурудза активно експортуються до країн Азії та Африки.

Фактично в Україні складається ситуація, за якої лише окремі експортери матимуть можливість отримувати додаткові прибутки за рахунок відповідності їх продукції європейським стандартам. Автоматичне скасування мит та введення безмитних квот для продукції АПК не забезпечить безперешкодний доступ вітчизняних товарів на ринок ЄС, оскільки високі стандарти все ще залишаються однією з ключових проблемних ланок при виході на зарубіжні ринки (табл. 6).

З огляду на те, що митні тарифи між Україною та ЄС будуть скасовані майже повністю, нетарифні бар'єри стануть основною перешкодою для розвитку торгівлі. Щоб їх подолати, Україна стала на тривалий і складний, але необхідний шлях гармонізації із законодавством ЄС, який включає транспонування стандартів ЄС, скасування застарілих радянських норм, зміцнення інституціонального потенціалу та ін. У серпні 2016 р. схвалено Стратегію розвитку технічного регулювання до 2020 р., мета якої полягає в усуненні технічних бар'єрів у торгівлі між Україною та ЄС, а очікуваним ефектом є експорт українських товарів на ринок ЄС без проходження додаткового випробування та процедур оцінки відповідності [8].

Таблиця 6

## Експорт України до ЄС та обсяг тарифних квот на окремі товари

Товарна група	Тарифна квота, т/рік	Експорт до ЄС, т				
		2011	2012	2013	2014	2015
Яловичина	12 000	0	0	0	0	0
Свинина	20 000 + 20 000 <sup>*</sup>	20	20	20	20	0
Баранина	1 500–2 250 <sup>**</sup>	0	0	0	0	0
М'ясо птиці	16 000–20 000 <sup>**</sup>	21	0	210	14 062	29 538
Молоко, вершки, згущене молоко	8 000–10 000 <sup>**</sup>	103,4	94	0	22,4	0
Вершкове масло та молочні пасти	1 500–3 000 <sup>**</sup>	0	0	0	0	0
Яйця	1 500–3 000 <sup>**</sup> + 3 000 виражених у чистій вазі <sup>*</sup>	–	–	–	36	869
Мед	5 000–6 000 <sup>**</sup>	5 001,5	8 948,9	16 647,0	20 693,6	20 693,1
Пшениця	950 000–1 000 000 <sup>**</sup>	1 320 541	1 160 921	1 126 532	1 050 959	1 710 542
Ячмінь	250 000 = –350 000 <sup>**</sup>	68 950	–	–	–	–
Кукурудза, кукурудзяне борошно	400 000–650 000 <sup>**</sup>	2 566 078	5 758 144	6 849 939	8 364 353	7 950 800
Овес	4 000	–	54	126	258	4054
Крупи	6 300–7 800 <sup>**</sup>	3 862	1 185	846	1 090	1 599
Цукор	20 070	5	785	2 630	671	19 808
Солод і пшенична клейковина	7 000	–	–	–	1 991	154
Сигарети і цигарки	2 500	1	–	2	15	33

\* Для окремих кодів КН. \*\* З поступовим збільшенням протягом 5 років.

Джерело: зведено за даними [6–7].

Україна значною мірою пришвидшила реформи у сфері технічних регламентів після вступу до СОТ. За цей час прийнято понад 40 технічних регламентів, у основу яких покладено директиви ЄС. Станом на кінець 2016 р. прийнято 49 технічних регламентів [9]. Паралельно з узгодженням секторального законодавства з директивами ЄС уряд скасовує інші законодавчі норми, зокрема санітарні норми і норми щодо безпеки праці, які дублюють вимоги технічних регламентів. У січні 2017 р. вступило в силу скасування низки норм, прийнятих до 1991 р.

Станом на 1 січня 2016 р. фонд національних стандартів становив 17 889 документів (на 40 % менше ніж у 2014 р.), з них 61,3 % гармонізовано з міжнародними та європейськими нормами (на 24 % більше ніж у 2013 р.) [3, с. 46].

Зменшення кількості національних стандартів досягнуто завдяки скасуванню Міністерством економічного розвитку і торгівлі застарілих стандартів ГОСТ, прийнятих до 1992 р. У 2015 р. скасовано понад 14 тис. таких стандартів [9].

У 2014 р. приведено у відповідність до європейських і міжнародних норм систему метрології шляхом прийняття Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» [11], який ґрунтується на нормах і практиці Міжнародної організації законодавчої метрології (*OIML*), ЄС, СОТ і який набув чинності 1 січня 2016 р.

Як свідчить світовий досвід, потенційні позитивні економічні ефекти глобалізації не можуть реалізовуватись автоматично. Ключовими передумовами успіху на світових ринках нині є проактивна позиція бізнесу та адекватна державна політика.

Відповідно до прийнятого Закону України про стандартизацію [10] виконання функцій, пов'язаних зі стандартизацією, передано незалежному неурядовому національному органу з питань стандартизації (ДП «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості»), який вже отримав підтвердження свого членства в Міжнародній організації зі стандартизації (*ISO*) та Міжнародній електротехнічній комісії, що є аналогом *CENELEC*.

За оцінками експертів Всесвітнього економічного форуму (ВЕФ), до основних проблем, з якими стикаються українські експортери, слід віднести: недостатній рівень технологій виробництва та навичок персоналу, труднощі у визначенні перспективних ринків, невідповідність продукції міжнародним технічним вимогам і стандартам, бажання швидкої окупності вкладень, що спрямоване не на довгострокове розширення ринків збуту, а завоювання винятково внутрішнього ринку. Значна бюрократизація (11 необхідних документів для проведення експортної операції), труднощі у процесі відшкодування ПДВ та валютному контролі, несприятлива економічна ситуація в Україні також не сприяють розвитку експорту. В той же час ці проблеми по-різному сприймаються підприємствами залежно від їх розміру. Найбільші труднощі для малих і середніх підприємств – відсутність

партнерів закордоном та інформаційного забезпечення процесу виходу на нові ринки. У випадку прагнень до здійснення «експортного прориву» необхідно зосередити зусилля на усуненні бар'єрів для малого і середнього бізнесу.

У результаті компаративного аналізу внеску різних видів бізнесу в експортну діяльність у країнах ЄС у 2013 р. виявлено, що практично 90 % експортерів є малими і середніми підприємствами (табл. 7). Вони забезпечують більше 50 % національного експорту у Латвії і Люксембурзі, понад 30 % національного експорту у Бельгії, Франції, Іспанії, Італії, Туреччині, дещо менше у Великій Британії, Польщі, Румунії, Швеції, а найменше (близько 15 %) – у Німеччині, що пояснюється переважно невеликими обсягами експорту, які припадають на одне підприємство.

Таблиця 7

Експортери ЄС за розміром підприємств у 2013 р., %

Країна	Частка експортерів підприємства				Частка в обсягах національного експорту			
	кількість працівників				кількість працівників			
	0–9	10–49	50–249	250+	0–9	10–49	50–249	250+
Німеччина	35,0	32,7	16,6	4,7	0,9	2,9	11,8	84,1
Греція	35,6	32,7	11,6	3,2	4,2	8,7	16,4	70,1
Бельгія	37,1	25,3	9,1	2,6	1,7	8,1	18,2	67,6
Франція	39,4	39,1	16,5	4,7	7,4	6,7	16,8	68,9
Іспанія	42,8	41,1	13,3	2,8	1,6	11,1	25,2	62,1
Велика Британія	44,8	36,1	15,4	3,8	2,1	5,3	15,1	77,5
Латвія	44,9	37,3	2,2	15,0	2,5	13,7	34,0	48,1
Польща	47,8	30,3	16,5	5,5	1,5	5,2	18,1	75,3
Словаччина	48,0	28,5	14,7	4,4	1,5	3,8	14,8	79,9
Італія	50,7	39,2	8,7	1,4	2,4	15,9	31,1	50,6
Угорщина	51,5	30,5	13,7	3,8	3,4	3,9	16,6	76,1
Чеська Республіка	52,5	26,7	12,4	3,6	0,8	5,1	20,8	73,2
Швеція	54,4	31,9	10,8	2,9	1,8	5,2	16,7	76,3
Нідерланди	57,1	28,2	12,0	2,7	3,7	6,9	26,4	63,0

Джерело: зведено за даними [4].

В Україні, за підсумками 2015 р., 99,8 % суб'єктів підприємництва становили малий і середній бізнес, у якому зайнято 80 % населення, однак, його частка у ВВП становила лише 15 % [9]. Структура підприємництва, за підсумками 2016 р., змінилась у напрямку зменшення частки фізичних осіб-підприємців через зміни у податковому законодавстві [12]. Як наслідок, свою роботу припинило понад 213 тис. приватних підприємців [13].

**Висновки.** Національна зовнішньоекономічна політика України повинна ґрунтуватись з урахуванням існуючих викликів глобалізації на основі адекватного розуміння можливостей та ризиків, пов'язаних

з високим рівнем відкритості національної економіки у сфері експорту. За таких умов однією з ключових передумов успішності країни на світовому ринку є проактивна позиція бізнесу, яка полягає в участі підприємств-експортерів та профільних асоціацій в обговоренні законодавчих та нормативних актів, ініційованих Україною, ЄС і міжнародними організаціями.

Конкурентоспроможність на зовнішньому ринку в цілому та європейському зокрема визначається здатністю вітчизняних підприємств виготовляти товари прийнятної для закордонних споживачів якості та за прийнятною ціною. Тому забезпечення відповідності товарів і послуг вимогам й стандартам ЄС – необхідна компонента виробничо-комерційної діяльності будь-якого суб'єкта експортної діяльності, а відповідні витрати – свого роду інвестиція у підвищення власної конкурентоспроможності. Реалізація стратегії розвитку експорту потребує формування цілої низки передумов політичного, економічного та інституційного характеру, без дотримання яких селективні заходи торговельної політики можуть не забезпечити очікуваного економічного ефекту. Регуляторна політика у сфері експорту повинна враховувати необхідність зменшення внутрішніх процедурних перепон для організації експортних операцій, які є суттєвим бар'єром для виходу на європейські ринки, зокрема для підприємств малого і середнього бізнесу.

Результати дослідження показали, що серед ключових проблем у зовнішньоторговельній сфері з країнами ЄС, зокрема у частині її експортної компоненти, переважає сировинна спрямованість українського експорту за одночасного імпорту товарів з високим ступенем обробки і, як наслідок, неефективна структура зовнішньої торгівлі; недостатня інтегрованість України в систему міжнародної технологічної кооперації; залежність експортного виробництва від імпорту товарів для проміжного споживання; низький рівень підтримки малого і середнього бізнесу у сфері зовнішньоекономічної діяльності; недостатній рівень експорт промоушн України на європейських ринках.

Незважаючи на досягнутий прогрес в уніфікації вітчизняного законодавства до європейських вимог, слід забезпечити належне запровадження змін, які були прийняті після підписання низки законодавчих актів. Потребує ідентифікації потенціал установ, які беруть участь у процесі стандартизації, оцінки відповідності та ринкового нагляду, а також формування відповідного інфраструктурного забезпечення.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Біла книга: Як реалізувати експортний потенціал України за умов глобалізації ; за ред. І. Бураковський, В. Мовчан та ін. Київ : 2016. URL : [http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/2016/White\\_book\\_export\\_UKR\\_2016.pdf](http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/2016/White_book_export_UKR_2016.pdf).
2. Інтеграційні можливості України: перспективи та наслідки : наук. доп. ; за ред. В. М. Гейця, Л. В. Шинкарук ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. НАН України. Київ, 2014. 92 с.



3. Емерсон М., Мовчан В. та ін. Поглиблення відносин між Україною та ЄС. Центр європ. політ. дослідж. ; Ін-т екон. дослідж. та політ. консульт. Київ, 2016. 255 с.
4. Комісія ООН з торгівлі і розвитку. URL : <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>.
5. Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. European Commission. Statistics. URL : [http://exporthelp.europa.eu/thdapp/display.htm?page=st%2fst\\_Statistics](http://exporthelp.europa.eu/thdapp/display.htm?page=st%2fst_Statistics).
7. Угода про Асоціацію між Україною та ЄС від 27.06.2014. URL : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011).
8. Про схвалення Стратегії розвитку системи технічного регулювання на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.08.2015 № 844-р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/844-2015-%D1%80>.
9. Міністерство економічного розвитку та торгівлі. Технічне регулювання. URL : <http://www.me.gov.ua/Tags/=TekhnichneRegulivannia>.
10. Про стандартизацію : Закон України від 5.06.2014 № 1315-VII. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1315-18>.
11. Про метрологію і метрологічну діяльність : Закон України від 5.06.2014 № 1314-VII. URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1314-18>.
12. Про внесення змін до деяких законодавчих актів : Закон України від 6.12.2016 № 1774-VIII. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1774-19>.
13. Сервіс моніторингу реєстраційних даних українських компаній. URL : <https://opendatabot.com/fop>.

Стаття надійшла до редакції 28.02.2017.

**Melnyk T., Puhachevska K. The potential of the EU market for Ukrainian exporters.**

**Background.** *The suggested scientific article is devoted to topical issue of forming an effective model of cooperation between Ukraine and the EU caused by the signing of a deep and comprehensive free trade area. Consideration of this issue is based on the research of the exports dynamics of goods and services to the EU, identification of opportunities for access of Ukrainian goods to the EU market.*

**The review of scientific sources** in this area indicates that among the scientists the discussions on the potential opportunities of the release of Ukrainian producers on the EU market are conducted. The issues of the impact of the DCFTA on the economic development of Ukraine are studied in a small number among the existing works. However, the trends of exports of goods and services to the EU need further research, and the identification of the problems for domestic exporting enterprises when entering the European market.

The **aim** of the research is the assessment of the trends of the development of the export of goods and services to the EU and problems for Ukrainian producers when entering the European market.

**Materials and methods.** *In the scientific article the following methods of research are used: axiomatic (during the justification of certain provisions as initial axioms), statistical (for setting the dynamics of the main indicators of the development of exports, its commodity and geographical structure), methods of comparative analysis and generalization of data (for identification of problems and development trends of exports to the EU). The works of domestic scientists, materials of United Nations Conference on Trade and Development, the State Statistics Service of Ukraine became the information base for the research.*

**The results of the research.** *The comparative analysis of indicators of the economy openness of Ukraine and European countries is conducted. Indicators of development of exports of goods and services to the EU and its geographic and*

*commodity structure are assessed. The export orientation of certain types of economic activity on the basis of the tables «expenses-output» is calculated. The extent of the unification of Ukrainian legislation in the sphere of technical regulation, standardization and metrology with European requirements. The main problems faced by Ukrainian commodity producers when entering the European market are determined.*

**Conclusion.** *The results of the research gave the opportunity to conclude that among the key problems in the sphere of foreign trade with EU countries, in particular in terms of its export component is dominated by raw material orientation of Ukrainian exports for the simultaneous import of goods with high level of processing and as a result, inefficient structure of foreign trade; insufficient integration of Ukraine in the system of international technological cooperation; the dependence of export production on imports of goods for intermediate consumption; low level of support of small and medium businesses in the sphere of foreign economic activity; insufficient level of export promotion of Ukraine on the European markets.*

*Keywords:* export, export potential, European Union, deep and comprehensive free trade area, export promotion.

## REFERENCES

1. Bila knyga: Jak realizovuvaty eksportnyj potencial Ukrainy za umov globalizacii ; za red. I. Burakovs'kyj, V. Movchan ta in. Kyi'v : 2P016. URL : [http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/2016/White\\_book\\_export\\_UKR\\_2016.pdf](http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/2016/White_book_export_UKR_2016.pdf).
2. Integracijni mozhyvosti Ukrainy: perspektyvy ta naslidky : nauk. dop. ; za red. V. M. Gejcja, L. V. Shynkaruk ; NAN Ukrainy, In-t ekon. ta prognozuv. NAN Ukrainy. Kyi'v, 2014. 92 s.
3. Emerson M., Movchan V. ta in. Poglyblennja vidnosyn mizh Ukrain'noju ta JeS. Centr jevrop. polit. doslidzh. ; In-t ekon. doslidzh. ta polit. konsul't. Kyi'v, 2016. 255 s.
4. Komisija OON z torgivli i rozvytku. URL : <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>.
5. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. European Commission. Statistics. URL : [http://exporthelp.europa.eu/thdapp/display.htm?page=st%2fst\\_Statistics](http://exporthelp.europa.eu/thdapp/display.htm?page=st%2fst_Statistics).
7. Uгода pro Asociaciju mizh Ukrain'noju ta JeS vid 27.06.2014. URL : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011).
8. Pro shvalennja Strategii' rozvytku systemy tehničnogo reguljuvannja na period do 2020 roku : rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 19.08.2015 № 844-r. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/844-2015-%D1%80>.
9. Ministerstvo ekonomičnogo rozvytku ta torgivli. Tehnične reguljuvannja. URL : <http://www.me.gov.ua/Tags/=TehničneReguljuvannja>.
10. Pro standartyzaciju : Zakon Ukrainy vid 5.06.2014 № 1315-VII. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1315-18>.
11. Pro metrologiju i metrologičnu dijəl'nist' : Zakon Ukrainy vid 5.06.2014 № 1314-VII. URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1314-18>.
12. Pro vnesennja zmin do dejakyh zakonodavčykh aktiv : Zakon Ukrainy vid 6.12.2016 № 1774-VIII. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1774-19>.
13. Servis monitorngu rejestracijnyh danyh ukrai'ns'kyh kompanij. URL : <https://opendatobot.com/fop>.

УДК 640.41:339.94

**МЕЛЬНИЧЕНКО Світлана,**

д. е. н., професор, проректор з наукової роботи  
Київського національного торговельно-економічного університету

**КУДЛАЙ Тетяна,**

к. е. н., старший викладач кафедри готельно-ресторанного бізнесу  
Київського національного торговельно-економічного університету

## НАЦІОНАЛЬНІ ГОТЕЛЬНІ МЕРЕЖІ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ

*Обґрунтовано механізм виходу конкурентоспроможних національних готельних операторів на міжнародний ринок послуг і визначено фактори його впливу. Використовуючи «дерево рішень», визначено найбільш економічно вигідну форму управління підприємством готельного господарства, що може успішно функціонувати на закордонному ринку.*

*Ключові слова:* ринок готельних послуг, готельний оператор, готельна мережа, «дерево рішень», внутрішні фактори, зовнішні фактори.

*Мельниченко С., Кудлай Т. Национальные гостиничные сети на международном рынке. Обоснован механизм выхода конкурентоспособных национальных гостиничных операторов на международный рынок услуг и определены факторы его влияния. Используя «дерево решений», определена наиболее экономически выгодная форма управления предприятием гостиничного хозяйства, которая может успешно функционировать на зарубежном рынке.*

*Ключевые слова:* рынок гостиничных услуг, гостиничный оператор, гостиничная сеть, дерево решений, внутренние факторы, внешние факторы.

**Постановка проблеми.** Розвиток готельного бізнесу, який останнє десятиліття відзначається динамічністю, високим ступенем інтернаціоналізації капіталу та міжнародним характером операцій, є каталізатором економічного росту, оскільки виступає каналом перерозподілу прибутків між країнами. Зменшення кількості в'їзних (на 46 %) та внутрішніх (на 54 %) туристів за останні чотири роки негативно вплинуло на діяльність готельних мереж та підприємств готельного господарства у цілому [1]. У той час, коли незалежні підприємства готельного господарства не змогли підняти завантаження номерного фонду вище 20 %, оператори готельного бізнесу продовжують стабільно функціонувати на ринку готельних послуг і вже станом на кінець першого півріччя 2015 р.

мали показник приблизно 40 %. Діяльність національних готельних операторів на вітчизняному ринку довела свою конкурентоспроможність і можливість подальшого освоєння міжнародних ринків.

Нині вихід національних готельних операторів на європейський готельний ринок та на міжнародний ринок загалом можна розглядати як двостороннє співробітництво з метою зміцнення розвитку конкурентоспроможної туристичної галузі країни, як генератора економічного зростання і стимулювання економіки, зайнятості та валютних надходжень. 27 червня 2014 р. була підписана економічна частина «Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами», відповідно до якої співпраця у сфері туризму та готельного бізнесу має відбуватися за такими напрямами [2]:

- обмін інформацією, кращими досягненнями, досвідом та передачею «ноу-хау», зокрема інноваційних технологій;
- встановлення стратегічного партнерства між державними, приватними та суспільними інтересами з метою забезпечення сталого розвитку туризму;
- просування та розвиток туристичних продуктів і ринків, інфраструктури, людських ресурсів та інституційних структур;
- розвиток та імплементація стратегій й ефективної політики, зокрема відповідних правових, адміністративних та фінансових аспектів;
- навчання спеціалістів з туризму, а також нарощення потенціалу в галузі туризму з метою підвищення стандартів якості надання туристичних послуг;
- розвиток і сприяння туризму на основі місцевих громад.

Визначені напрями співпраці актуалізують питання оптимізації діяльності Асоціації готельних об'єднань та готелів міст готелів України, ефективного просування та наповнення її інформаційного порталу. Не менш важливим стає вивчення наслідків потенційного збільшення представників міжнародного рівня як акторів на українському ринку готельних послуг, що має слугувати стимулом для подальшого розвитку національних мереж та оптимізації конкурентних переваг за рахунок географічної експансії. В умовах реалізації Угоди та міжнародної співпраці вітчизняні науковці мають допомогти національним операторам утримати провідні позиції у готельному бізнесі на ринку України і збільшити їх потенціал виходу на міжнародний ринок.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Нагальні проблеми теорії та практики діяльності готельних мереж відображені у працях таких зарубіжних та вітчизняних науковців як Т. Басюк, Л. Бортник, М. Босовська, Р. Браймер, Г. Горіна, В. Катькало, В. Шемракова, М. Мальська, І. Пандяк, Т. Марущак, В. Семенов, О. В. Білега, Ф. Гоу, Р. Пайн [3–13] та ін.

Відаючи належне вагомості наукових результатів, слід відмітити наявність невирішених питань, пов'язаних зі специфікою діяльності готельних мереж, що функціонують безпосередньо на умовах контрактного управління, оскільки розвиток та розширення їх за даною формою управління не є усталеним явищем на національному готельному ринку та потребує більш детального вивчення. А також інтеграції національних готельних мереж на міжнародний ринок послуг.

**Мета** дослідження – визначення та обґрунтування ефективного механізму виходу конкурентоспроможних національних готельних операторів на міжнародний ринок саме через контрактне управління.

**Матеріали та методи.** Основою проведеного дослідження слугувала сукупність таких наукових методів, як узагальнення, порівняльного аналізу, аналізу та синтезу, що в цілому дозволило визначити та обґрунтувати можливі шляхи виходу українських готельних операторів на світовий ринок послуг, визначити фактори впливу на цей процес, оцінити основні проблеми та окреслити перспективи. Використовуючи «дерево рішень», обґрунтовано найбільш економічну форму управління підприємством готельного господарства, що буде функціонувати на закордонному ринку. Інформаційною базою дослідження стали праці вітчизняних та зарубіжних вчених, матеріали інтернет-джерел та результати особистих досліджень діяльності міжнародних та національних готельних операторів, що функціонують на вітчизняному ринку.

**Результати дослідження.** Вихід національних операторів на міжнародний ринок обумовлено такими чинниками:

- розвиток та насичення національного ринку;
- активізація міжнародних операторів на національному готельному ринку;
- наявність необхідних матеріальних та нематеріальних ресурсів;
- необхідність у нових ринках збуту готельних послуг.

Для виходу на міжнародний ринок, передусім, оператору необхідно визначитися з майбутньою географічною репрезентативністю своїх брендів на світовому ринку готельних послуг. Моніторинг обраного ринку повинен включати такі елементи: цільовий аналіз ринку; аналіз попиту, правової бази, політичних факторів; соціально-економічний аналіз країни; дослідження генезису діяльності конкурентів на обраному ринку.

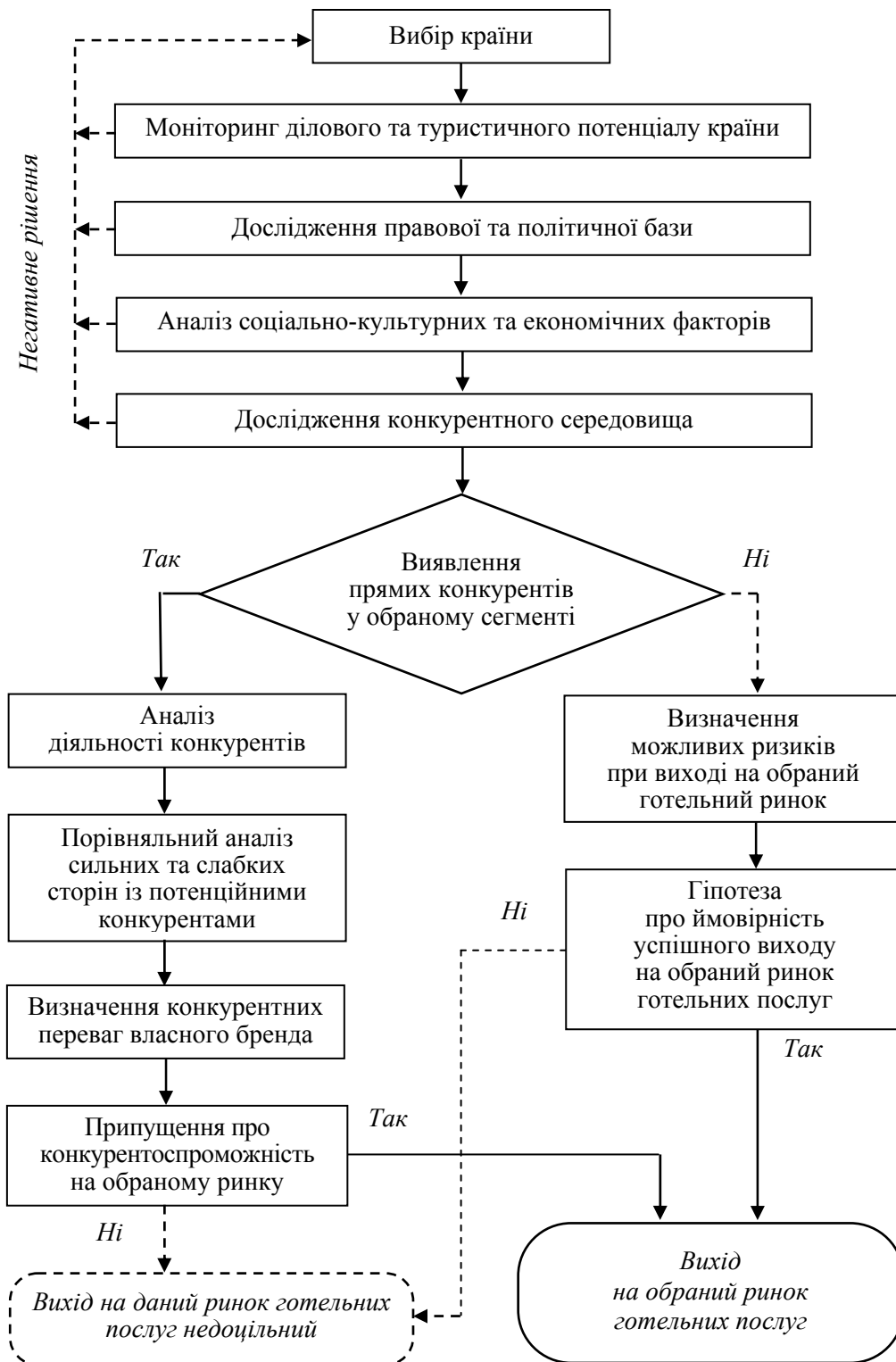
Оскільки економічне середовище діяльності готелів у кожній країні зумовлене специфікою законодавства, оператору варто врахувати низку факторів, які будуть впливати безпосередньо на інвестиційну привабливість у обраній країні (*табл. 1*).

**Фактори впливу при виході національного оператора на міжнародний ринок**

Фактор	Складові факторного впливу
Зовнішні	
Інвестиційна привабливість країни	Динаміка ВВП; динаміка валютного курсу; рівень попиту послуги; динаміка фондових індексів; рівень ставок банківського кредитування; податкове оточення; динаміка та структура закордонних інвестицій в економіку країни
Інвестиційна привабливість галузі	Прибутковість галузі (прибутковість активів, прибутковість власного капіталу підприємств галузі за умови наявного галузевого фінансового левериджу, прибутковість реалізованої продукції); перспективність розвитку галузі (вагомість галузі в економіці країни, забезпеченість перспектив зростання власними фінансовими ресурсами, ступінь державної підтримки розвитку галузі, розвиток науково-технічної та сировинної бази галузі, який вимірюється на основі експертних оцінок); інвестиційні ризики (рівень конкуренції в галузі, рівень інфляційної стійкості продукції галузі, соціальна напруга галузі)
Інвестиційна привабливість регіону	Рівень загальноекономічного розвитку; рівень розвитку інвестиційної інфраструктури регіону; демографічна характеристика регіону; рівень розвитку ринкових відносин та комерційної інфраструктури регіону; рівень криміногенних та екологічних ризиків
Внутрішні (при виборі діючого підприємства готельного господарства)	
Спеціалізація	Ринкова ніша; потенціал розширення кола споживачів; частка ринку спеціалізованих закладів
Стан матеріально-технічної бази	Забезпеченість основними фондами; відповідність обсягу та структури матеріально-технічної бази спеціалізації закладу; ступінь зносу основних фондів; ступінь оновлення основних фондів
Кадрове забезпечення	Рівень кваліфікації обслуговуючого персоналу; відповідність кількості та структури кадрів спеціалізації і розмірам закладу; рівень менеджменту; організаційна структура управління
Маркетингові комунікації	Наявність маркетингової стратегії, цінової політики, рекламної політики, акційної політики, інформаційної політики
Гудвіл	Наявність ліцензій, прав, патентів; імідж; ділова репутація; наявність веб-сайта в мережі інтернет
Фінансово-майновий стан	Рівень прибутковості, платоспроможності, ліквідності, ділової активності, фінансової стійкості; рівень фінансового та комерційного ризику

Джерело: зведено авторами за [3].

Алгоритм виходу національного оператора на міжнародний ринок та його доцільність зображено на *рис. 1*, згідно з яким першочерговою задачею для оператора буде моніторинг стану готельного ринку, що й визначить привабливість і доцільність виходу на обраний регіон. При позитивних результатах проводиться аналіз правової та політичної бази, програм розвитку галузі та регіону, ознайомлення з умовами іноземного інвестування (при наявності). За сприятливих умов розпочинається вивчення потенційного конкурентоспроможного середовища, щоб визначити доцільність функціонування на обраному ринку готельних послуг.



**Рис. 1. Алгоритм виходу національного оператора на міжнародний ринок**

*Джерело: розроблено авторами.*

При насиченні готельного ринку у країнах Європи та динамічний розвиток цієї сфери у країнах Азії, національні готельні оператори

пропонують більш доступну фінансову схему порівняно з міжнародними готельними операторами, яка відображається у тому, що:

- відсутня плата за: вступ у мережу, встановлення інформаційних систем, навчання персоналу, впровадження стандартів, проведення аудиту;
- винагорода оператору розраховується як відсоток від обороту і відсоток від *EBITDA*;
- винагорода оператору розраховується залежно від номерного фонду готелю та регіону.

Цей фактор може слугувати позитивним критерієм при виборі українського оператора, оскільки зменшить термін окупності підприємства. Після проведення аналізу та визначення своїх конкурентних переваг виникає необхідність у визначенні форми виходу на ринок.

Порівнюючи діяльність міжнародних та національних мереж, виявлено більш лояльні умови входження до національних мереж та доступність споживачу, що призводить до необхідності структурування альтернатив виходу національних готельних мереж на міжнародний ринок (рис. 2).



**Рис. 2. Альтернативи виходу національних готельних мереж на міжнародний ринок**

Джерело: систематизовано авторами.



Для виходу на міжнародні ринки готельних послуг операторам, перш за все, необхідно визначитися з формою управління підприємства готельного господарства, яке буде функціонувати під їх егідою.

Ефективний аналіз можливостей розширення національних готельних мереж на міжнародному ринку можна здійснити за допомогою методу прийняття управлінських рішень «дерево рішень», який є класичним інструментом аналізу за наявності певної кількості альтернатив і передбачає оцінку ефективності кожної окремої з врахуванням подій, які можуть впливати на результат.

Для вирішення завдання щодо виходу на міжнародний ринок готельних послуг національних операторів варто розглянути умовну ситуацію можливості появи оператора  $A$  на міжнародному ринку з різними формами управління підприємством готельного господарства.

Якщо готельний оператор має намір розширити одну зі своїх мереж за допомогою міжнародного ринку, спочатку йому слід визначитися із формою управління підприємством готельного господарства, що буде функціонувати на закордонному ринку.

Виходячи з цього, розглядатимуться такі варіанти: введення в експлуатацію власного підприємства готельного господарства ( $H_0$ ), функціонування готелю на умовах франчайзингу ( $H_1$ ), розширення мережі за контрактним управлінням ( $H_2$ ).

Попередній аналіз фінансового стану готельного оператора  $A$  показав, що при реалізації варіанта  $H_0$  можливий приріст прибутку становитиме 3000 тис. грн, тоді як можливий збиток 2100 тис. грн. Прогнозований приріст прибутку при реалізації варіанту  $H_1$  становитиме 360 тис. грн, а при виборі варіанта  $H_2$  – 540 тис. грн. Ймовірність успішного виходу на міжнародний ринок становить 0,8.

Разом із тим є певний ризик, оскільки при варіанті  $H_0$  позитивні прогнози можуть справдитися на 60 %, негативні – на 90 %; при варіанті  $H_1$  позитивні прогнози – 70 %, негативні – 90 % і лише при реалізації варіанта  $H_2$  позитивні та негативні прогнози становлять по 80 %. Це може призвести як до позитивного, так і до негативного результату.

Для знаходження рішення виникає необхідність вибору оптимального варіанта виходу на міжнародний готельний ринок, який забезпечить найбільше збільшення прибутку та мінімальний ризик.

Отже, на основі наведених даних можна побудувати логічну схему прийняття рішень у вигляді графіка «дерево рішень».

Із початкового стану  $A$  виходять дві гілки (події):  $L_0$  – розширення мережі за рахунок володіння підприємством готельного господарства та  $L_1$  – вибір форми управління. Із стану  $B_1$  виходять також дві гілки, які означають наступні події:  $Q_1$  – надання послуг франчайзингу;  $Q_2$  – розширення мережі за контрактним управлінням. Із  $B_0$  виходить гілка  $Q_0$ ,

яка має лише формальне значення (фіктивна подія). Із станів  $H_0$ ,  $H_1$ ,  $H_2$  виходять по три гілки, які відображають події:  $V_0$  – відмова виходу на міжнародний ринок готельних послуг,  $V_1$  – позитивний перебіг події,  $V_2$  – негативний перебіг події. Від подій  $D$  виходять гілка  $S_0$ , яка свідчить про відсутність альтернатив відносно успіху або невдачі, та  $S_1$ ,  $S_2$ , що характеризують успіх або невдачу при виборі певної альтернативи.

На основі зазначених показників можна побудувати графік «дерево рішень», на якому за допомогою відповідних розрахунків зобразити всі можливі альтернативи та наслідки цієї ситуації (рис. 3).

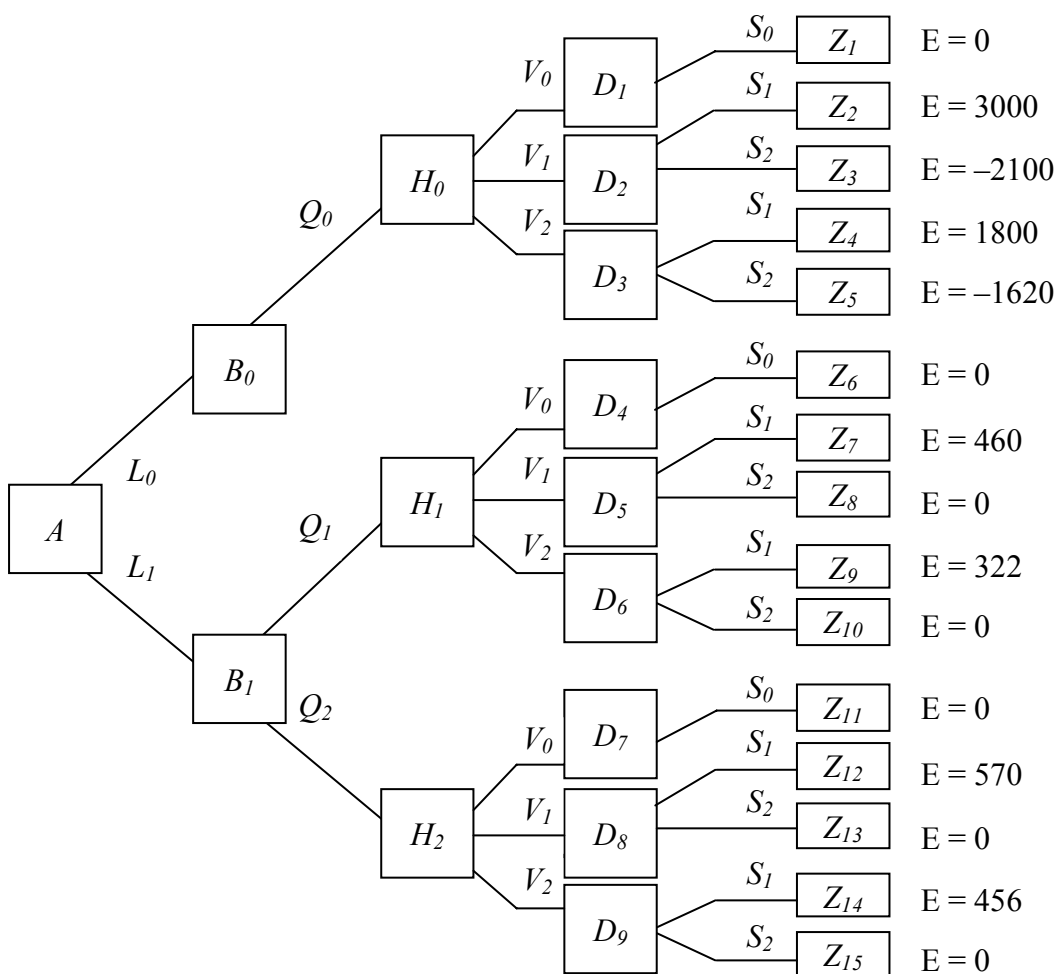


Рис. 3. Вибір оптимального варіанта виходу готельного оператора на міжнародний ринок

Джерело: розраховано авторами.

Дослідження вимагає ретельного аналізу альтернатив та їх наслідків, що наведені на рис. 3. Якщо буде обрано вершину  $H_0$ , яка передбачає вихід на міжнародний ринок при володінні готелем, при цьому необхідно обрати одну із альтернатив  $V_0$ ,  $V_1$ ,  $V_2$ , які передбачають події.

Якщо перевага надається альтернативі  $V_0$ , то ймовірність  $P(S_0)$  отримання як прибутку, так і збитку дорівнює нулю ( $E_1 = 0$ ). При виборі  $V_1$  можливий успіх із ймовірністю  $P(S_1) = 0,5$ , при цьому  $E_2 = 3000$  тис. грн, при невдачі ймовірність становитиме  $P(S_2) = 0,5$ , а можливі збитки  $E_3 = 2100$  тис. грн.

Аналогічно розглядається вибір альтернативи  $V_2$ , яка показує, що за умови успіху  $E_4 = 1800$  тис. грн, при невдачі  $E_5 = -1620$  тис. грн.

Можна зробити припущення, що при виході на міжнародний ринок на умовах договору франчайзингу будуть отримані такі показники:  $E_6 = 0$ ;  $E_7 = 460$ ;  $E_8 = 0$ ;  $E_9 = 322$ ;  $E_{10} = 0$ , а при виході на умовах контрактного управління –  $E_{11} = 0$ ;  $E_{12} = 570$ ;  $E_{13} = 0$ ;  $E_{14} = 456$ ;  $E_{15} = 0$ . При цьому для подальшого аналізу застосувати елементи теорії ймовірності з метою зменшення ризику та більшої впевненості при виборі оптимальної альтернативи.

Події  $S_1$  та  $S_2$  характеризують позитивні та негативні наслідки, та має місце рівність  $P(S_1) + P(S_2) = 1$ . Тоді розрахунок відповідних ймовірностей для альтернатив  $H_i$  здійснюється так:

$$\begin{aligned} H_0 &= P(S_1) = 0,45; & P(S_2) &= 1 - P(S_1) = 0,55. \\ H_1 &= P(Q_1 / S_1) = 0,4; & P(Q_2 / S_1) &= 1 - P(Q_1 / S_1) = 0,6. \\ H_2 &= P(Q_2 / S_2) = 0,3; & P(Q_1 / S_2) &= 1 - P(Q_2 / S_2) = 0,7. \end{aligned}$$

Далі до обчислення умовних ймовірностей варто додати використання конкретних числових значень:

$$P(S_1 / Q_1) = \frac{0,4 \cdot 0,45}{P(Q_1)} = \frac{0,18}{P(Q_1)}; \quad P(S_2 / Q_1) = \frac{0,7 \cdot 0,55}{P(Q_1)} = \frac{0,385}{P(Q_1)}.$$

Оскільки має місце рівність  $P(S_1 / Q_1) + P(S_2 / Q_1) = 1$ , результат розрахунків виглядає так:

$$\frac{0,18}{P(Q_1)} + \frac{0,385}{P(Q_1)} = 1.$$

Звідси ймовірність успішної реалізації  $Q_1$  становитиме 0,57, а негативних наслідків  $Q_2$  складе 0,43. Завдяки числовим значенням ймовірностей, розрахунок можна продовжити:

$$\begin{aligned} P(S_1 / Q_1) &= \frac{0,18}{0,57} = 0,322; & P(S_2 / Q_1) &= \frac{0,385}{0,57} = 0,675. \\ P(S_1 / Q_2) &= \frac{0,6 \cdot 0,45}{0,43} = 0,628; & P(S_2 / Q_2) &= \frac{0,3 \cdot 0,55}{0,43} = 0,384. \end{aligned}$$

При виборі оптимальної альтернативи для прийняття управлінського рішення під оптимальною – варто вважати прийняття такого рішення, яке за описаних умов дає найбільший приріст прибутку (див. рис. 3). Тоді обчислення показників ефективності для  $H_i$ , враховуючи отримані ймовірності, дає такі показники:

$$H_0 = \left\{ \begin{array}{l} D_1 = 0 \\ D_2 = (3000 \cdot 0,45) - (2100 \cdot 0,55) = 195 \\ D_3 = (1800 \cdot 0,45) - (1620 \cdot 0,55) = -81 \end{array} \right\} = 195 \text{ тис. грн.}$$

$$H_1 = \left\{ \begin{array}{l} D_4 = 0 \\ D_5 = (460 \cdot 0,322) - (0 \cdot 0,675) = 148,12 \\ D_6 = (322 \cdot 0,322) - (0 \cdot 0,675) = 103,68 \end{array} \right\} = 148,12 \text{ тис. грн.}$$

$$H_2 = \left\{ \begin{array}{l} D_7 = 0 \\ D_8 = (570 \cdot 0,628) - (0 \cdot 0,384) = 357,96 \\ D_9 = (456 \cdot 0,628) - (0 \cdot 0,385) = 286,4 \end{array} \right\} = 357,96 \text{ тис. грн.}$$

З наведеного випливає, що при виборі альтернативи  $H_0$  та при оцінці як позитивного, так і негативного сценарію, оператор отримає збільшення прибутку у розмірі 195 тис. грн. При виході на міжнародний ринок на умовах договору франчайзингу (альтернатива  $H_1$ ) можливий обсяг прибутку становитиме 148,12 тис. грн, тоді як при виборі  $H_2$  оператор може збільшити прибуток на 357,96 тис. грн.

Проаналізувавши можливі переваги та недоліки з урахуванням відповідних ймовірностей, можна повернутися до стану  $A$  та обрати альтернативу  $B_0$  або  $B_1$ . Оптимальним рішенням для готельного оператора буде вибір альтернативи  $B_1$  із дотриманням сценарію  $H_2$ , оскільки можливий приріст прибутку буде найбільший. Таке рішення свідчить про ефективність контрактного управління не тільки для реалізації на національному ринку, але й як ефективна альтернатива розширення мереж за межами країни.

**Висновок.** Використання методологічного інструментарію менеджменту та окремих елементів математичного апарату дозволяє приймати обґрунтовані рішення, пов'язані з подальшим розвитком і розширенням діяльності готельних мереж та оператора в цілому на міжнародному ринку готельних послуг.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії

- і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 17 верес. 2014 р. № 847-р. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/847-2014-%D1%80>.
3. Басюк Т. П. Інвестиційна привабливість підприємств готельно-ресторанного бізнесу. Вісн. Запорізь. нац. ун-ту. Економічні науки. 2013. № 4. С. 12–18.
  4. Бортник Л. В. Організаційні та економічні засади забезпечення конкурентоспроможності підприємств готельного бізнесу: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Одеса, 2014. 222 с.
  5. Босовська М. В. Інтеграційні процеси в туризмі : монографія. Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. 832 с.
  6. Браймер Р. А. Основы управления и индустрии гостеприимств : пер. с англ. М. : Аспект Пресс, 1995. 326 с.
  7. Горіна Г. О. Міжнародні готельні мережі: стратегії розвитку в умовах глобалізації : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спеціальність 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини. Донецьк, 2011. С. 20.
  8. Катькало В. С., Шемракова В. Н. Сетевые стратегии гостиничного бизнеса : монографія. СПб. : Высш. школа менеджмента, 2008. 384 с.
  9. Мальська М. П., Пандяк І. Г. Готельний бізнес: теорія та практика. Київ : Центр учбов. л-ри, 2009. 472 с.
  10. Марущак Т. П. Управління підприємствами готельного господарства різних форм господарювання : автореф. дис ... канд. екон. наук : 08.06.02 – підприємництво, менеджмент та маркетинг. Київ, 2002. 20 с.
  11. Семенов В. Ф., Білега О. В. Конкурентні переваги мережевих структур кластерного типу : монографія. Одеса : Атлант ВОІ СОІУ, 2014. 236 с.
  12. Семенов В. Ф., Бортник Л. В. Модель формирования национальной гостиничной сети. Бизнес. Образование. Право. Вестн. Волгоград. ин-та бизнеса. 2014. № 1 (26). С. 97–101.
  13. Go F. M., Pine R. Globalization Strategy in the Hotel Industry. London and New York : Routledge, 1995. 269 p.

Стаття надійшла до редакції 27.02.2017.

**Melnychenko S., Kudlai T. National hotel chains on the international market.**

**Background.** *The development of the hotel business, which, during the last decade, is characterized by dynamic and a high degree of internationalization of the capital is a catalyst for economic growth, as it acts as the channel of redistribution of incomes between countries. Currently the entrance of national hotel operators on the international hotel market and on the European market in general, can be considered as bilateral cooperation in order to strengthen the competitiveness development of the tourism industry of the country. In conditions of international cooperation, domestic scholars should help national operators to keep the position of leading practitioners of hotel business on the Ukraine market and increase the potential of their entrance on the international market of hotel services.*

**The analysis of recent researches and publications.** *Problems of theory and practice of activity of hotel chains are reflected in the works of many foreign and domestic scholars. While acknowledging the importance of scientific results of these authors, we should mention the presence of unresolved issues related to the specifics of the activity of hotel chains that operate directly on the terms of contract management as the development and expansion of chains under this form of management is not an established phenomenon on the national hotel market and needs more detailed study.*

*The aim of the research is identification and justification of an effective mechanism of the entrance of competitive national hotel operators on the international market precisely through contract management.*

**Materials and methods.** The basis of conducted research was a set of scientific methods such as: generalization, comparative analysis, analysis and synthesis. The works of domestic and foreign scientists, materials of Internet sources, and the results of individual studies of the activity of the international and national hotel operators which operate on the domestic market became the information basis of the research.

**The results of the research.** The entrance of national operators on the international market of hotel services is due to the development and saturation of the national market, fostering of international operators on the national hotel market, the availability of the necessary material and intangible resources, the need for new sales markets of hotel services. The mechanism of the entrance of competitive national hotel operators on the international market of services is grounded and factors of its impact are identified by the authors. The most economically advantageous form of the management of hotel industry enterprise that can operate successfully on foreign markets is grounded using the «decision tree».

**Conclusion.** The use of methodological tools of management and certain elements of mathematical tools allow taking grounded decisions related to further development and expansion of the activity of hotel chains and operator in general on the international market of hotel services.

**Keywords:** hotel services market, hotel operator, hotel chain, decision tree, internal factors and external factors.

## REFERENCES

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Pro implementaciju Ugody pro asociaciju mizh Ukrain'noju, z odnijej' storony, ta Jevropejs'kym Sojuzom, Jevropejs'kym Spivtovarystvom z atomnoi' energii' i i'hnimi derzhavamy-chlenamy, z inshoi' storony vid 17 veres. 2014 r. № 847-r. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/847-2014-%D1%80>.
3. Basjuk T. P. Investycijna pryvablyvist' pidpryjemstv gotel'no-restorannogo biznesu. Visn. Zaporiz'. nac. un-tu. Ekonomichni nauky. 2013. № 4. S. 12–18.
4. Bortnyk L. V. Organizacijni ta ekonomichni zasady zabezpechennja konkurentospromozhnosti pidpryjemstv gotel'nogo biznesu : dys. ... kand. ekon. nauk: 08.00.04 – ekonomika ta upravlinnja pidpryjemstvamy (za vydamy ekonomichnoi' dijal'nosti). Odesa, 2014. 222 s.
5. Bosovs'ka M. V. Integracijni procesy v turyzmi : monografija. Kyi'v : Kyi'v. nac. torg.-ekon. un-t, 2015. 832 s.
6. Brajmer R. A. Osnovy upravlennja i industrii gostepriimstv : per. s angl. M. : Aspekt Press, 1995. 326 s.
7. Gorina G. O. Mizhnarodni gotel'ni merezhi: strategii' rozvytku v umovah globalizacii' : avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : special'nist' 08.00.02 – svitove gospodarstvo i mizhnarodni ekonomichni vidnosyny. Donec'k, 2011. S. 20.
8. Kat'kalo V. S., Shemrakova V. N. Setevye strategii gostinichnogo biznesa : monografija. SPb. : Vyssh. shkola menedzhmenta, 2008. 384 s.
9. Mal's'ka M. P., Pandjak I. G. Gotel'nyj biznes: teorija ta praktyka. Kyi'v : Centr uchbov. l-ry, 2009. 472 s.
10. Marushhak T. P. Upravlinnja pidpryjemstvamy gotel'nogo gospodarstva riznyh form gospodarjuvannja : avtoref. dys ... kand. ekon. nauk : 08.06.02 – pidpryjemnyctvo, menedzhment ta marketyng. Kyi'v, 2002. 20 s.
11. Semenov V. F., Bilega O. V. Konkurentni perevagy merezhevyh struktur klasterного typu : monografija. Odesa : Atlant VOI SOIU, 2014. 236 s.
12. Semenov V. F., Bortnik L. V. Model' formirovanija nacional'noj gostinichnoj seti. Biznes. Obrazovanie. Pravo. Vestn. Volgograd. in-ta biznesa. 2014. № 1 (26). S. 97–101.
13. Go F. M., Pine R. Globalization Strategy in the Hotel Industry. London and New York : Routledge, 1995. 269 p.

УДК 339.5:336.2

**ГУРОВА Капіталіна,**

к. е. н., доцент, директор Харківського торговельно-економічного інституту  
Київського національного торговельно-економічного університету

**НЕПРАН Андрій,**

к. е. н., доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин та фінансів  
Харківського торговельно-економічного інституту  
Київського національного торговельно-економічного університету

## ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНА ДІЯЛЬНІСТЬ У СТРУКТУРІ ДОХОДІВ ДЕРЖАВИ

*Досліджено умови торгівлі як один з основних факторів, що зумовив зміну доходів від зовнішньої торгівлі України. Встановлено обсяги втрат економіки від цінового фактора за 2008–2015 рр. Зроблено висновки щодо забезпечення структурних зрушень у напрямку прискореного розвитку високотехнологічних та наукомістких галузей вітчизняної економіки.*

*Ключові слова: умови торгівлі, експорт, імпорт, торговельний прибуток, сальдо зовнішньої торгівлі, платіжний баланс.*

*Гурова К., Непран А. Внешнеторговая деятельность в структуре доходов государства. Исследованы условия торговли как один из основных факторов, который обусловил изменение доходов от внешней торговли Украины. Установлены объемы потерь экономики от ценового фактора за 2008–2015 гг. Сделаны выводы относительно обеспечения структурных сдвигов в направлении ускоренного развития высокотехнологических и наукоемких отраслей отечественной экономики.*

*Ключевые слова: условия торговли, экспорт, импорт, торговая прибыль, сальдо внешней торговли, платежный баланс.*

**Постановка проблеми.** В умовах відкритої економіки доходи країни значною мірою залежать від впливу зовнішньоторговельної діяльності. Виробництво кінцевих товарів та послуг з урахуванням експортно-імпортних операцій може суттєво відрізнятися від кінцевих внутрішніх витрат у зв'язку зі зміною умов торгівлі. В Україні останнім часом зростання цін на імпорт суттєво випереджають ціни на експортні товари, а зовнішньоторговельний оборот країни залишається значним. В 2015 р. сума експорту та імпорту стосовно ВВП складала 107,5 %. Через значні обсяги зовнішньоторговельного обороту погіршення умов торгівлі скорочує купівельну спроможність експортних доходів господарюючих суб'єктів, призводить до вимушеного обмеження

імпорту і, як правило, до скорочення реальних кінцевих видатків та капіталовкладень. Дисбаланс міжнародних платежів негативно впливає на всі сфери національної економіки, а його сучасний стан несе в собі потенційну загрозу економічній безпеці країни.

Таким чином, аналіз впливу зовнішньоторговельної діяльності на величину доходів економіки в реальному виразі становлять значний науковий та практичний інтерес. Для України актуальність дослідження визначається насамперед різким зменшенням обсягів зовнішньоторговельного обороту та погіршенням умов торгівлі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми оцінки впливу зовнішньоторговельних відносин на доходи національної економіки досліджували такі відомі іноземні вчені, як Л. Абалкін, С. Борисов, М. Бруно, Дж. Вільямсон, Р. Дорнбуш, Б. Ейхенгрін, Р. Кларіда, Л. Красавіна, П. Кругман, А. Макін, Р. Мандел, Дж. Сакс, В. Шенаєв та ін.

Серед українських вчених слід виділити праці В. Гейця, В. Сіденка, Я. Жаліла, К. Кононенка, В. Яблонського, А. Мулякової-Бочі, С. Ніколайчука, Н. Шаповаленко, М. Скрипниченко, О. Черняка, В. Хом'яка, А. Шкляра [1–9] та ін. Зіставляючи динаміку цін експорту та імпорту, українські вчені відмітили скорочення доходів економіки від зовнішньоторговельних операцій та посилення ризиків скорочення дисбалансу платіжного балансу (ПБ). України, який виникає внаслідок погіршення умов торгівлі.

Проте в своїх дослідженнях вони не змогли дати кількісне визначення таким зовнішнім ціновим впливам й окреслити розміри умовних втрат від них. Залишилися невизначеними основні товарні групи, які істотно впливають на дане співвідношення. Вирішення цієї проблеми може слугувати основою для застосування відповідних коригуючих заходів у сфері зовнішньої економічної політики, а у більш широкому контексті – структурної економічної політики розвитку загалом.

**Метою** дослідження є кількісна оцінка впливу змін умов торгівлі на доходи економіки та стан ПБ України від зовнішньоторговельних операцій, а також розроблення пропозицій щодо усунення негативних наслідків, які виникають внаслідок цінових диспропорцій.

**Матеріали та методи.** Використані методи статистичного аналізу на основі даних Державної служби статистики України.

**Результати дослідження.** В закритій економіці, яка відрізняється незначними обсягами експорту та імпорту, кінцеве внутрішнє використання ВВП дорівнює сумі кінцевого споживання та валового нагромадження. Оскільки ВВП характеризує розмір первинних доходів інституційних суб'єктів, зростання його фізичного обсягу визначає також збільшення реальних кінцевих витрат суб'єктів економіки. Зовсім інше становище у відкритій економіці. Збільшення величини реальних фізичних обсягів кінцевих внутрішніх витрат відрізняється від зростання обсягу ВВП у постійних цінах у зв'язку зі зміною умов



торгівлі. Залежно від впливу цінового фактора реальні кінцеві витрати суб'єктів економіки можуть бути більшими або меншими фізичного обсягу ВВП.

Важливим джерелом статистики зовнішнього сектора, що у систематизованому вигляді відображає економічні відносини між резидентами та нерезидентами України, є ПБ. Його стан значно впливає на стабільність розвитку національної економіки. Як зазначали Є. Гурвич та І. Прілепський, глобальні дисбаланси були однією з основних причин кризи 2008–2009 рр. і надалі залишаються у переліку основних факторів ризику для світової економіки [10, с. 4]. Аналогічної думки дотримується більшість українських вчених. «У сучасному глобальному світі, де потоки капіталу відіграють ключову роль, – відмічали О. Черняк та В. Хом'як, – кризи платіжного балансу несуть загрозу для економічної безпеки країн та можуть призвести до глобальної кризи, як у 2008 р.» [8, с. 27].

Стан ПБ країни визначається багатьма факторами, основним є економічний потенціал країни, рівень конкурентоспроможності продукції, особливості структури економіки, рівень інтеграції національної економіки у світову економіку, зв'язки зі світовим фондовим ринком та ринком позичкових капіталів, стан державного регулювання економіки та зовнішньоекономічних відносин. Вивчаючи причини та наслідки фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. в Україні, дослідники зазначали першочергове значення дисбалансів ПБ. «Саме криза платіжного балансу, – відмічали О. Черняк та В. Хом'як, – стала першою ланкою, яка призвела до появи кризи ліквідності, відповідно, банківської кризи та загального спаду вітчизняної економіки» [8, с. 30].

Свого часу професор Колумбійського університету Дж. Бхагваті визначив основні умови, за яких може формуватися так зване «збіднююче» зростання в умовах міжнародної торгівлі [11, с. 54]. Серед них провідне місце займає погіршення «умов торгівлі», які є співвідношенням між цінами товарів експорту та імпорту [12, с. 729], точніше, між індексами цін експорту та імпорту, що характеризує динаміку цін. Сутність «умов торгівлі» полягає в наступному. Якщо ціни на товари, що експортуються, зростають швидше, ніж тих, що імпортуються, то країна має можливість менше експортувати для оплати такого ж обсягу імпорту. Випередження зростання цін на товари і послуги, що імпортуються, порівняно з цінами на товари і послуги, що експортуються, веде до протилежного результату. «Прямий ефект від поліпшення умов торгівлі, – зазначала Т. Бова, – полягає в збільшенні обсягів імпорту за надходження від експорту, а також поліпшенні платіжного балансу країни [13, с. 79].

В Україні тривалий час відбувалося становлення економічної моделі, яка фактично не мала довгострокових перспектив, моделі імпорто-орієнтованого та боргонакопичувального невиробничого споживання. Як наслідок, тривалий час спостерігалось зростання дисбалансів ПБ,

яке характеризується одночасним поєднанням значного негативного сальдо за поточними операціями з великим відпливом коштів за статтями фінансового рахунку (табл. 1).

Таблиця 1

Стан платіжного балансу України, млн дол. США

Стаття платіжного балансу	2009	2012	2013	2014	2015
Рахунок поточних операцій	-1736	-14335	-16518	-4596	-176
Баланс товарів та послуг	-1957	-14346	-15634	-4606	-1691
Баланс товарів	-5343	-21846	-22128	-7128	-3309
Експорт товарів	37134	64427	59106	50552	35428
Імпорт товарів	42477	86273	81234	57680	38737
Баланс послуг	3386	7500	6494	2522	1618
Рахунок операцій з капіталом	599	40	-60	400	456
Фінансовий рахунок	12589	-10120	-18601	9111	-569
Зведений баланс	-13726	-4175	2023	-13307	849

Джерело: зведено авторами за [14].

Аналіз стану ПБ свідчить, що в Україні рахунок поточних операцій тривалий час був від'ємним, тобто платежі перевищували надходження. Збільшення негативного сальдо рахунку поточних операцій обумовив у 2009–2013 рр. зростаючий дефіцит зовнішньої торгівлі товарами. На відміну від торгівлі товарами, сальдо зовнішньої торгівлі послугами залишилось позитивним. О. Шаров, Б. Соколов, І. Успенський писали: «Важливим фактором, що обумовлює збільшення негативного сальдо у зовнішній торгівлі України, є неможливість компенсувати позитивним сальдо у сфері послуг негативне сальдо у сфері торгівлі товарами» [15, с. 40].

Зростання імпорту при зменшенні експорту (при значному зниженні цін на основний експортний товар – метали) призводить до негативного сальдо торговельного балансу, а також рахунку поточних операцій. У 2013 р. індикатор зовнішньоекономічної безпеки (коефіцієнт покриття експортом імпорту) становив 0,832, що характеризується як критичний рівень ( $X_{крит}^L \leq 0,85$ ). У 2015 р. цей коефіцієнт становив 0,992, або задовільний рівень ( $X_{задов}^L \leq 0,975$ ). Як наслідок, значення індикатора зовнішньоекономічної безпеки (покриття експортом імпорту) характеризується як небезпечний, що несе в собі загрозу національній безпеці в економічній сфері. В результаті основним каналом надходження валюти був фінансовий рахунок ПБ, величина якого насамперед формувалася за рахунок залучень середньо- та довгострокових кредитів реальним сектором економіки й банками.

Отже, перед економікою країни постає питання про необхідність кредитів для фінансування зростаючих обсягів споживання та невиробничого нагромадження. Може знову виникнути ситуація,

яка склалася під час фінансово-економічної кризи 2008–2009 років, коли стрімке зростання дефіциту ПБ потребувало збільшити зовнішні запозичення у значних обсягах.

Високі дефіцити поточного рахунку, як відмічали Н. Рубіні та П. Уотчел, часто відображають помилки в управлінні перехідними процесами на макрорівні, що призводить до накопичення дисбалансів [16, с. 54]. Це повністю стосується до економіки України, оскільки тривалий час для неї була характерна модель економічного розвитку, яка ґрунтується на експорті сировинних товарів та товарів низького ступеня переробки. Саме неспроможність уряду здійснити структурну перебудову економіки зумовило такі негативні наслідки.

Кризи ПБ виникають як результат його дефіциту, що не може швидко ліквідуватися. Як вказував С. Ніколайчук, дефіцит за рахунком ПБ може виникати через дефіцит поточного рахунку, який утворюється в результаті коливань цін на міжнародних сировинних ринках, що призводить до негативного сальдо за рахунком поточних операцій та через дефіцит за рахунком операцій з капіталом [5, с. 77].

Отже, значною небезпекою для стану рахунку поточних операцій ПБ є масштабний дефіцит товарів, що загрожує економічній безпеці у фінансовій сфері.

Нестійкість і диспропорції у розвитку міжнародної торгівлі відбувалися в умовах збільшення ролі зовнішньої торгівлі в економіці України. Цей висновок підтверджується високою часткою експортної (імпортної) квоти у ВВП України (табл. 2). Участь України у міжнародному поділі праці залишається значною, незважаючи на скорочення останніми роками обсягів зовнішньоторговельного обороту. І хоч одночасно зі скороченням експорту експортна квота в 2013 р. зменшилася (42,9 %), у 2014–2015 рр. відбувалося зростання частки у виробленому ВВП.

Таблиця 2

**Експортна (імпортна) квота  
у валовому внутрішньому продукті України**

Показник	2011	2012	2013	2014	2015
Експорт в % до ВВП	49,4	47,4	42,9	49,2	52,8
Імпорт в % до ВВП	55,4	55,2	51,1	53,2	54,8
Відкритість економіки	104,8	102,6	94,0	102,4	107,6

Джерело: зведено авторами за [17].

Форсований розвиток експорту та відповідне зростання експортної квоти передусім пов'язані з необхідністю компенсувати збільшення платежів за імпорт товарів та послуг. Повільне зростання внутрішнього попиту, а в періоди кризи його скорочення, змусили виробників більше своєї продукції направляти на експорт. Як наслідок, економіка країни характеризується високим рівнем відкритості.

Сповільнення темпів розвитку зовнішньої торгівлі, стрибкоподібні зміни експортних цін, різкі коливання валютних курсів, незбалансованість товарних потоків призвели до серйозних змін у стані торговельного балансу. Його дефіцит обумовлений негативним сальдо зовнішньої торгівлі за основними товарними групами. В *табл. 3* наведено дані стосовно сальдо зовнішньої торгівлі за основними товарними групами у 2009, 2013–2015 рр.

*Таблиця 3*

**Сальдо в торгівлі товарами в окремих товарних групах згідно з УКТЗЕД за 2009, 2013–2015 рр., млн дол. США**

Код	Найменування	2009	2013	2014	2015
I	Живі тварини; продукти тваринного походження	-671,5	-808,0	-109,7	275,3
II	Продукти рослинного походження	3774,9	6206,1	6704,5	6825,3
IV	Готові харчові продукти; алкогольні та безалкогольні напої й оцет	53,7	338,3	494,5	860,7
V	Мінеральні продукти	-11794,9	-14867,1	-9991,9	-8590,5
VI	Продукція хімічної промисловості та пов'язаних з нею галузей	-2804,1	-4108,0	-3728,1	-2878,3
XI	Текстиль та вироби з текстилю	-703,9	-1623,5	-1097,5	-780,4
XV	Недорогоцінні метали та вироби з них	10140,1	12567,8	11904,6	7466,5
XVII	Транспортні засоби; устаткування та пристрої, пов'язані з транспортом	-576,3	-2557,4	-1176,0	-1064,5
XVIII	Прилади та апарати оптичні; апарати медико-хірургічні; годинники; музичні інструменти	-392,06	-798,0	-440,9	-305,3

*Джерело: зведено авторами за [18].*

Дані *табл. 3* свідчать, що серед основних товарних груп стійке позитивне сальдо (перевищення експорту над імпортом) досягнуто при зовнішній торгівлі продуктами рослинного походження, готовими харчовими продуктами. При торгівлі недорогоцінними металами спостерігається тенденція до скорочення позитивного сальдо, величина якого зменшилася з 12,6 млрд дол. США у 2013 р. і до 7,5 млрд дол. США у 2015 р. Але цього явно недостатньо для збалансування зовнішньої торгівлі товарами.

Слід відзначити, що негативна тенденція поширюється у зовнішній торгівлі переважної більшості товарних груп, особливо продукції високотехнологічних та середньо-високотехнологічних секторів промисловості. Збільшилась негативне сальдо у торгівлі транспортними засобами. За розрахунками українських науковців, упродовж 2002–2010 рр. у зовнішній торгівлі високотехнологічними товарами фіксується значне від'ємне сальдо торговельного балансу, яке у 2010 р. становило 1,54 млрд дол. США [19, с. 330]. Наслідком цієї негативної тенденції стало зниження коефіцієнтів покриття імпорту експортом.

Найбільший дефіцит торговельного балансу спостерігається за групою мінеральних продуктів, зумовлений, головним чином, високою

енергоємністю виробництва та зависоким енергоспоживанням сектора домашніх господарств. У 2014 р. частка імпорту у внутрішньому споживанні нафти та нафтопродуктів (нафтового еквіваленту) становила 77,8 %, природного газу – 47 %. Споживання первинних паливно-енергетичних ресурсів на одиницю ВВП в Україні залишається в 3,4 раза вищим, ніж у країнах ЄС, у 2,8 раза – ніж у сусідній Польщі, у 1,5 раза – ніж у Китаї, в 1,2 раза – ніж у Росії [15, с. 323].

Для кількісної оцінки динаміки цін експорту та імпорту використовується індекс цін зовнішньої торгівлі, який характеризує зміну вартості експорту (імпорту) за рахунок зміни цін при незмінному фізичному обсязі зовнішньої торгівлі. Для його розрахунку зіставляється вартість експорту (імпорту) з вартістю товарів, вивезених (ввезених) у звітному періоді, за цінами базисного періоду, тобто

$$I_u = \frac{\sum p_1 q_1}{\sum p_0 q_1}, \quad (1)$$

де  $p_0$  – ціна одиниці товару в базисному періоді;

$p_1$  – ціна одиниці товару у звітному періоді;

$q_1$  – кількість товарів у звітному періоді.

У практиці статистики зовнішньої торгівлі України застосовуються, як правило, індекси цін із змінними вагами. Ціни розраховуються окремо по експорту та імпорту товарів за формулою агрегатного індексу.

Динаміка цін у зовнішній торгівлі товарами в Україні за 2009–2015 рр. характеризується даними, наведеними в *табл. 4*.

*Таблиця 4*

**Темпи зростання середніх цін та індексу умов у зовнішній торгівлі України товарами за 2009–2015 рр., %**

Показники	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	В цілому
Темп зростання середніх цін експорту	-26,8	26,0	25,6	-1,9	1,0	-5,2	-17,7	10,1
Темп зростання середніх цін імпорту	-0,8	18,1	20,6	10,2	1,3	-1,7	-10,2	71,0
Індекс умов торгівлі (ціновий)	73,8	106,7	104,1	89,0	99,8	96,4	91,6	64,4

*Джерело: зведено авторами за [20].*

Внаслідок різкого падіння цін на основні експортні товари української економіки, що відбулося під час кризи 2008–2009 рр., різниця між зміною середніх цін на експорт та імпорт досягла найвищого значення. В 2010–2011 рр. відбулося покращання співвідношення між цінами експорту та імпорту. В подальшому темпи зростання цін

на імпорт переважали темпи цін на експортні товари, хоча в останні два роки ця тенденція уповільнилася. Як наслідок, в цілому за 2008–2015 рр. темпи зростання цін на імпортні товари більш ніж у 6 разів перевищили приріст цін на експортні товари. Форсований розвиток експорту та відповідне зростання експортної квоти передусім пов'язані з необхідністю компенсувати збільшення платежів за імпорт.

Співвідношення змін цін у зовнішній торгівлі товарами визначають умови торгівлі. В період розгортання фінансово-економічної кризи внаслідок стрімкого падіння експортних цін спостерігалися найнижчі показники цінового індексу умов зовнішньої торгівлі товарами. За останні чотири роки лише у 2010 та 2011 роках відбувалося покращання умов торгівлі.

Погіршення умов торгівлі зумовлено комплексом факторів, головним серед яких стало падіння світових цін на основні товари українського експорту – метали. Після значного зниження цін на енергетичні товари в середині 2008 р. більш ніж на 30 %, упродовж 2009 р. тривало їх зростання, зумовлене як дією фундаментальних чинників, так і очікуванням підвищення попиту у зв'язку із позитивними даними щодо розвитку глобальної економіки та динамікою курсу дол. США. У 2011 р. динаміка цін на сировинні товари на світових товарних ринках була різноспрямованою: підвищення цін у I кварталі змінилося низхідною динамікою у II кварталі. Динаміку світових цін у 2013 р. визначала економічна активність Китаю, який є основним споживачем базових металів у світі. Порівняно з 2005 р. індекс цін на промислові метали знизився з 191 % у 2012 р. до 189,3 % у 2013 р. [21, с. 23].

Однією з головних причин погіршення «умов торгівлі» є переважання в українському експорті сировинної продукції та продукції з низьким рівнем переробки (недорогоцінні метали, мінеральні продукти, зерно), які формують більше половини експорту країни. За розрахунками вчених Національного інституту стратегічних досліджень при Президентові України (НІСД), за підсумками 2014 р. значно зросла частка низькотехнологічних товарів в експорті (до 26 %, або 14 млрд дол. США), що на третину більше за рівень 2008 р. Натомість на високотехнологічні та середньо-високотехнологічні товари разом припадало лише 19,2 %, причому зниження доходу від рівня 2008 р. становило майже 35 % [22, с. 228]. Тоді як більше третини імпорту представлено високотехнологічними товарами та товарами кінцевого споживання.

Світовий досвід засвідчив загальну тенденцію до зростання цін на високотехнологічні та наукомісткі товари та уповільнення (а у багатьох випадках і зниження) цін на сировинні та товари з низьким рівнем переробки. Ця тенденція характерна і для України, економіка якої тривалий час орієнтована на експорт продукції сировинних товарів та товарів з незначним вмістом доданої вартості. За даними Державної

служби статистики України, у структурі експорту частка групи недорогоцінних металів складала: у 2008 р. – 41,2 %, у 2013 р. – 27,8 %, у 2015 р. – 24,8 % (при цьому частка доданої вартості в продукції металургійної промисловості у 2012 р. становила 16,1 %, у 2014 р. – 29,5 % [23]. Низька частка валової доданої вартості значною мірою зумовлюється низьким рівнем продуктивності праці та високими матеріальними й енергетичними затратами на виробництво.

Така орієнтація обумовлена наявністю конкурентних переваг України – низьким рівнем заробітної плати, виробничим потенціалом, який був сформований за часи СРСР, високими експортними цінами. Ці фактори забезпечували порівняно високу рентабельність виробництва протягом тривалого часу. Як наслідок, у металургійну галузь спрямовується найбільше інвестиційних та фінансових ресурсів. За даними Державної служби статистики України, у 2015 р. обсяг капітальних інвестицій у металургійну промисловість становив 12,5 млрд грн, що на 9,5 млрд грн більше, ніж у підприємства машинобудування [24].

На початку 2000-х років провідними вченими, зокрема А. Гальчинським, В. Гейцем, Б. Квасюком, В. Семиноженком, А. Чухном обґрунтована необхідність формування інноваційної моделі розвитку як одного з головних стратегічних пріоритетів України. «Основою нового стратегічного курсу, – зазначали вони, – ... має стати опрацювання та реалізація державної політики, спрямованої на створення необхідних економічних, інституційних, науково-технічних та соціальних передумов утвердження України як високотехнологічної держави, її входження до кола високотехнологічних країн світу... Ця мета може стати фундаментом не лише економічної стратегії, а й політичної консолідації нації» [25, с. 86].

Незважаючи на потужний технічний та науковий потенціал, економіка України не змогла перейти від експортно-сировинного до інноваційного розвитку. Серед головних причин – відсутність належної державної політики та адекватних механізмів управління інноваційними процесами. Розвиток інноваційної активності в Україні залишається на низькому рівні. Річ у тому, що сам ринковий механізм без активного втручання держави не може забезпечити перехід економіки на інноваційну модель розвитку. «Ринковий механізм сам по собі, в чистому вигляді», – відмічав Є. Хруцький, – не дозволяє ні своєчасно виявити порівнянні переваги нації в конкурентній боротьбі, ні швидко сконцентрувати необхідні ресурси для пріоритетного розвитку відповідних галузей, проведення прискореної структурної перебудови промисловості. Це – функція державного регулювання економіки» [26, с. 76].

Вартість продукції, що постачається на зовнішні ринки, формується під впливом умов цих ринків. На основних експортних ринках були характерними зниження попиту та посилення міжнародної конкуренції, що негативно вплинуло на динаміку зміни цін (табл. 5).

Таблиця 5

**Темпи зростання та коефіцієнти випередження цін у зовнішній торгівлі України  
за основними групами товарів, 2009, 2013–2015 рр., % до попереднього року**

Група товарів	Експорт								Імпорт							
	2009		2013		2014		2015		2009		2013		2014		2015	
	T*	K**	T	K	T	K	T	K	T	K	T	K	T	K	T	K
Зернові культури	61,3	0,84	98,1	0,98	89,5	0,94	78,9	0,96	106	1,07	107,0	1,06	96,3	0,98	92,1	1,03
Палива мінеральні; нафта та продукти її перегонки	68,2	0,93	97,4	0,96	95,2	1,00	82,1	1,00	92,5	0,93	94,7	0,93	88,3	0,90	78,0	0,87
Чорні метали	53,8	0,73	92,0	0,91	97,1	1,02	75,0	0,91	69,3	0,70	100,2	0,98	93,5	0,95	85,8	0,96
Літальні апарати	133,4	1,82	132,7	1,31	116,9	1,23	91,9	1,12	155,2	1,56	111,4	1,10	101,4	1,03	126,3	1,41
Електричні машини	95,2	1,30	113,6	1,12	100,6	1,06	88,8	1,08	120,3	1,21	105,3	1,04	109,4	1,11	102,3	1,14
Меблі	82,0	1,12	106,6	1,06	100,0	1,05	87,7	1,07	126,2	1,27	94,7	0,93	112,2	1,14	102,8	1,14
Усього за товарами	73,2	–	101,0	–	94,8	–	82,3	–	99,2	–	101,3	–	98,3	–	89,8	–

\* T – Темп зростання.

\*\* K – Коефіцієнт випередження.

*Джерело: розраховано авторами за [25].*



Великою нестабільністю відрізнявся рівень цін у 2012–2015 рр. Різде скорочення обсягів експорту в умовах обвалу світових цін на металургію та трубну продукцію, що становили левову частку вітчизняного експорту, призвело до падіння обсягів експорту. Для чорних металів, основи українського експорту, зниження цін у 2009 р. становило 46,2 %, у 2013 р. – 2,9 % і лише у 2014 р. відновилися динаміка зростання експортних цін. Для іншого провідного товару українського експорту – зернових культур – також характерні нижчі темпи зростання цін порівняно з середніми цінами експорту. Тоді як для продукції кінцевого споживання загальна тенденція – більш високі темпи зростання цін [27].

Зниження цін у 2009–2015 рр. на основні експортні товари призвело до скорочення надходжень від експорту України. Навіть збільшення його фізичного обсягу не змогло компенсуватися зниженням цін. Така ж проблема виникла в багатьох країнах, що розвиваються. У дослідженні М. Скрипниченко про вплив умов торгівлі зазначено: «Вказані цінові тенденції мали негативні наслідки для розвитку багатьох країн світу, які спеціалізувалися на експорті вищезазначених товарів з невисоким рівнем переробки, в тому числі й для економіки України» [7, с. 215].

Для розрахунку впливу змін «умов торгівлі» на величину доходу використовується показник, який у системі національних рахунків називається торговельним прибутком (збитком) внаслідок змін в умовах зовнішньої торгівлі, який є різницею між показником реального валового внутрішнього доходу і показником обсягу ВВП в цінах базисного року. Як відзначали І. Погосов та О. Соколовська, цей вплив може бути визначений на основі показника, який в СНР називається торговельним прибутком (збитком) внаслідок змін умов зовнішньої торгівлі [26, с. 14]. Торговельний прибуток (збиток) характеризує додатковий дохід (або збиток), який отримує національна економіка внаслідок зміни цін у зовнішній торгівлі.

Торговельний прибуток (збиток) в цілому по економіці визначається як сума торговельного доходу (збитку), отриманого за рахунок експорту та імпорту. Виграш або втрати від експорту у зв'язку зі зміною цін від експорту визначається як різниця між експортом у поточних і базисних цінах. Розрахунок експорту у базисних цінах здійснювався шляхом ділення експорту у поточних цінах на базисний індекс цін експорту товарів. Аналогічно здійснювався розрахунок величини виграшу або втрат економіки і за імпортом.

Складність розрахунку торговельного прибутку (збитку) становить вибір індексу цін для переоцінки сальдо експорту та імпорту із діючих цін порівняно до ціни базисного періоду. З метою вирішення цієї проблеми розраховано середні ціни експорту та імпорту товарів за тривалий (семирічний) проміжок часу. При розрахунку індексів цін

за базу порівняння взятий 2007 р. Це дасть можливість визначити вплив динаміки цін на величину торговельного прибутку (збитку) не лише в поточному році, але й наступні періоди. Адже різке погіршення умов торгівлі в одному році може в наступних роках не змінюватися, що унеможливило встановлення дійсних втрат економіки.

Розрахунок розміру торговельного збитку дає наочне уявлення про втрати економіки України від погіршення умов торгівлі та падіння купівельної спроможності експорту (табл. 6). За базу для обчислення втрат економіки від зміни цін взятий 2007 р. Це значною мірою зумовлено досягненням для України найбільш сприятливих цінових умов для експорту основних видів продукції.

Таблиця 6

**Торговельний прибуток (збиток) і чистий експорт  
за 2010, 2012–2015 рр., млрд дол. США**

Показники	2010	2012	2013	2014	2015
Експорт товарів (в поточних цінах)	51,4	68,8	63,3	53,9	38,1
Експорт у цінах 2007 р.	45,3	49,2	44,8	40,3	34,6
Індекс цін експорту товарів*, %	113,4	139,8	141,2	133,8	110,1
Різниця у зв'язку зі зміною цін	+6,1	+19,6	+18,5	+13,6	+3,5
Імпорт товарів (в поточних цінах)	60,7	84,7	77,0	54,4	37,5
Імпорт у цінах 2007 р.	42,0	44,1	39,6	28,5	21,8
Індекс цін імпорту товарів*, %	144,5	192,0	194,5	191,2	171,7
Різниця у зв'язку зі зміною цін	-18,7	-40,6	-37,4	-25,9	-15,7
Торговельний прибуток (збиток)	-12,6	-21,0	-18,9	-12,3	-12,2

\* За базові взято показники 2007 р.

*Джерело: розраховано авторами за [23; 29].*

За досліджуваний період характерним явищем було перевищення темпів зростання цін на імпортні товари порівняно зі збільшенням цін на експорт. Ступінь випередження зростання імпортних цін порівняно з експортними останнім часом суттєво збільшився. Якщо за 2008–2013 рр. склав 53,3 %, то в 2014–2015 рр. – 61,6 %. Негативним результатом уповільнення зростання цін на експортовану продукцію і прискорення їх зростання на імпортну продукцію у поєднанні зі збільшенням фізичного обсягу імпорту стало утворення негативного сальдо від зовнішньоторговельних операцій. Перевищення імпорту над експортом у поточних цінах у 2012 р. складало 15,9 млрд дол. США, у 2013 р. – 13,7 млрд дол. США, у 2014 р. – 0,5 млрд дол. США.

Розрахунки показали, що ціновий фактор суттєво вплинув на сальдо зовнішньоторговельних операцій, призвів до дисбалансу торговельних потоків у міжнародних економічних відносинах. Найбільші втрати від погіршення умов торгівлі були характерними для 2012 р.

Особливо стрімко зросли втрати України під час фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. Більш швидке падіння цін на експортні товари порівняно зі зниженням цін на імпорт стало однією із причин суттєвого зменшення імпорту товарів у фізичному обсязі та скорочення валютних ресурсів.

Зростання імпорту при скороченні експорту призвело до зникнення позитивного сальдо торговельного балансу, утворення від’ємного сальдо рахунку поточних операцій та тиску на національну валюту. Незважаючи на стрімке знецінення національної валюти, рахунок поточних операцій залишається негативним. Як наслідок, виникає нестача ресурсів для фінансування зростаючих обсягів споживання та нагромадження, а це потребує зовнішніх запозичень.

Ціновий чинник має суттєвий вплив на динаміку як зовнішньоторговельного обороту в цілому, так і окремих галузей зокрема. Великий інтерес становить визначення розміру втрат української економіки від погіршення умов торгівлі за основними товарними групами. Для вирішення цього завдання варто використовувати ланцюговий метод, сутність якого полягає в послідовній заміні базисної величини кожного чинника величиною фактичною. Результат потім порівнюється з попереднім. При цьому на зміну величини експорту (імпорту) товару (товарної групи) впливає два основних фактори – зміна фізичного обсягу та зміна цін.

Вплив зміни ціни експортних (імпортних) поставок на величину торговельного прибутку (збитку) розраховувався за формулою:

$$\Delta y_u = \sum q_1 p_1 - \sum q_1 p_0, \quad (2)$$

де  $\Delta y_u$  – торговельний прибуток (збиток) за рахунок зміни цін;

$\sum q_1 p_0$  – вартість експорту (імпорту) у цінах базисного періоду, виходячи з обсягів експортних поставок у поточному році;

$\sum q_0 p_0$  – вартість експорту у цінах базисного періоду, виходячи з обсягів експортних поставок у базисному році.

Умовну величину експорту (імпорту) товарів за базовими цінами, виходячи із обсягів поставок у поточному році, можна розрахувати за формулою (1), а саме:  $\sum q_1 p_0 = \frac{\sum q_1 p_1}{I_u}$ .

Приріст за рахунок обсягів поставок визначався як різниця між загальним приростом експорту (імпорту) ( $\Delta y$ ) та приростом за рахунок ціни ( $\Delta y_u$ ), тобто

$$\Delta y_w = \Delta y - \Delta y_u.$$

Результати розрахунку впливу основних факторів на зміну обсягу експорту за окремими товарними групами наведено у *табл. 7*.

*Таблиця 7*

**Динаміка змін обсягу експорту товарів  
у 2014–2015 рр., млн дол. США\***

Назва товару згідно з УКТЗЕД	2014			2015		
	Усього	у тому числі за рахунок		Усього	у тому числі за рахунок	
		обсягів експортних поставок	цін		обсягів експортних поставок	цін
Зернові культури	+172,8	+1733,0	-1560,2	-486,6	+1132,2	-1618,8
Руди, шлаки та зола	-445,1	+423,1	-868,2	-1255,9	+232,7	-1488,6
Електричні машини	-454,0	-410,6	-43,4	-700,9	-453,0	-247,9
Залізничні локомотиви	-1624,3	-1554,6	-69,7	-628,5	-577,5	-51,1
Чорні метали	-1413,9	-1016,7	-397,2	-4827,8	-2129,4	-2698,4
Літальні апарати	-67,4	+78,1	-145,5	-55,6	-38,1	-17,5
Реактори ядерні, котли, машини	-863,8	-902,6	+38,8	-1015,5	-884,2	-131,3
Насіння і плоди олійних рослин	-360,3	-174,1	-186,3	-212,3	+82,7	-295,0

\* Порівняно до попереднього року.

*Джерело: розраховано за [23].*

Як свідчать розрахунки, в 2014–2015 рр. за основними товарними групами українського експорту ціновий фактор негативно вплинув на експорт. Зростання фізичного обсягу не змогло компенсувати зменшення обсягу експорту, яке було спричинено зниженням цін. У 2015 р. обсяг експорту руди порівняно з 2014 р. знизився на 1255,9 млн дол. США. За рахунок зниження цін скорочення обсягу експорту руди становило 1488,6 млн дол. США, тоді як за рахунок збільшення обсягу фізичного експорт зріс лише на 232,7 млн дол. США. В 2014 р. лише при експорті зерна зернових культур збільшення фізичного обсягу дало можливість компенсувати втрати від зниження цін.

Отже, зниження фізичних обсягів експорту разом із ціновим фактором зумовило стрімке зменшення експортних надходжень за основними групами експортної продукції.

Дані таблиці характеризують масштаби торговельних втрат (збитків) української економіки у зовнішній торгівлі товарами. Аналогічно можна розрахувати торговельні втрати (доходи) економіки країни

від імпорту, обсяг яких за основними товарами (товарними групами) характеризується даними, наведеними в *табл. 8*.

*Таблиця 8*

**Торговельний прибуток (втрати) від зміни «умов торгівлі» за окремими групами товарів у 2014–2015 рр., млн дол. США**

Назва товару згідно з УКТЗЕД	2014			2015		
	експорт	імпорт	сальдо	експорт	імпорт	сальдо
Зернові культури	-1560,2	+5,8	-1554,4	-1618,8	-13,2	-1605,6
Руди, шлаки та зола	-868,2	+60,3	-807,9	-1488,6	-71,8	-1416,8
Електричні машини	-43,4	+46,8	+3,4	-247,9	+61	-308,9
Залізничні локомотиви	-69,7	-2,5	-72,3	-51,1	-1,0	-50,1
Чорні метали	-397,2	+173,7	-223,5	-2698,4	-112,9	-2585,5
Літальні апарати	-145,5	+33,0	-112,5	-17,5	+11,4	-28,9
Реактори ядерні, котли, машини	38,8	-388,4	-349,6	-131,3	+143,2	-274,5
Насіння і плоди олійних рослин	-186,3	-16,3	-202,5	-295	-18,4	-276,6

*Джерело: розраховано авторами за [23; 29].*

Отже, внаслідок погіршення умов торгівлі торговельні втрати економіки України у 2015 р. спостерігалися майже за всіма групами товарів. Найбільших збитків вітчизняній економіці від погіршення умов торгівлі завдано при зовнішній торгівлі зерновими культурами, рудою та чорними металами. У 2014 р. торговельний прибуток отриманий лише при торгівлі електричними машинами.

**Висновки.** Кількісна оцінка впливу змін умов торгівлі свідчить про хронічні дефіцити торговельних балансів України, які є результатом посилення нестійкості сировинних товарних ринків, відносного падіння значимості торгівлі сировиною, погіршення умов торгівлі та збільшення масштабів нееквівалентності обміну. Неприятливі для України наслідки участі у світовому поділі праці та міжнародному обміні, що виявилось у відносному падінні цін на сировинні товари, в погіршенні «умов торгівлі», прослідковуються з деякими відхиленнями протягом останніх десяти років. Але особливо важкі, навіть катастрофічні наслідки мала фінансово-економічна криза 2008–2009 рр., коли масштаби падіння цін на сировинні товари з України були настільки великими, що втрати від них не покрили нарощування фізичного обсягу торгівлі. Найбільше від падіння цін постраждали сільське господарство та металургійна промисловість. Зростання торговельного збитку спричинило розбалансування внутрішнього попиту із його ресурсним забезпеченням, сприяло нарощуванню імпорту товарів.

Розробка пропозицій щодо усунення негативних наслідків, які виникають через цінові диспропорції, допоможе уникнути серйозних

проблем у сфері зовнішньоторговельних операцій, що несуть ризики та загрози економічній безпеці країни. Подальші дослідження науковців мають стосуватися модернізації виробництва та зміни структури експорту та імпорту країни.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Геєць В. М. та ін. Структурні зміни та економічний розвиток України : монографія ; за ред. Л. В. Шинкарук ; НАН України, Ін-т економіки та прогнозування. Київ : 2011. 696 с.
2. Сіденко В. Р. Регулювання платіжного балансу України в умовах глобальної нестабільності. Економіка та прогнозування. 2014. № 3. С. 4–19.
3. Жаліло Я. А., Кононенко К. А., Яблонський В. М. Системна криза в Україні: передумови, ризики, шляхи подолання : аналіт. доп. ; за заг. ред. Я. А. Жаліло. Київ : НІСД, 2014. 132 с. URL : <http://www.niss.gov.ua>.
4. Мулякова-Бочі А. К. Тенденції формування платіжного балансу в умовах кризових явищ. Актуальні проблеми економіки. 2012. № 6. С. 255–261.
5. Ніколайчук С., Шаповаленко Н. Дефіцит поточного рахунку платіжного балансу: оцінка прийнятого рівня для України. Економіка і прогнозування. 2010. № 2. С. 74–88.
6. Сіденко В. Регулювання платіжного балансу України в умовах глобальної нестабільності. Економіка і прогнозування. 2014. № 3. С. 7–19.
7. Фактори макроекономічної нестабільності в системі моделей економічного розвитку : кол. монографія ; за ред. М. І. Скрипниченко ; НАН України, Ін-т економ. та прогноз. Київ, 2012. 720 с.
8. Черняк О., Хом'як В. Криза платіжного балансу України: фактори, індикатори та способи попередження. Економіка і прогнозування. 2011. № 4. С. 27–37.
9. Шкляр А. І. Фінансові кризи на ринках, що розвиваються. НАН України, Ін-т економіки та прогнозування. Київ, 2012. 259 с.
10. Гурвич Е. Т., Прилепский И. В. Как обеспечить внешнюю устойчивость российской экономики. Вопросы экономики. 2013. № 9. С. 4–37.
11. Bhagwati J. N. Immiserizing Growth : A Geometrical Note. Review of Economic Studies. 1958. № 3. P. 201–205; Bhagwati J. International Trade and Economic Expansion. American Economic Review. 1958. December. Vol. 48. No. 5. P. 941–953.
12. Економічна енциклопедія : у 3 т. ; відп. ред. С. В. Мочерний. Київ : Академія, 2002.
13. Бова Т. В. Державна інноваційно-інвестиційна політика України: теорія, методологія, напрямки : монографія. Донецьк : Юго-Восток, 2011. 452 с.
14. Динаміка платіжного балансу України (відповідно до КПБ6) за відповідні роки. Офіц. сайт Національного банку України. URL : <http://www.bank.gov.ua>.
15. Тенденції формування зовнішніх платіжних дисбалансів : глобальні чинники та ризики для України. Київ: НІСД, 2013. 62 с.
16. Roubini N., Wachtel Paul. Current-Account Sustainability in Transition Economies. NBER Working Paper. 1999. № 6468.
17. Валовий внутрішній продукт у фактичних цінах за відповідні роки. Національний банк України. URL : <http://www.bank.gov.ua>.
18. Товарна структура зовнішньої торгівлі / Державний комітет статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
19. Мазаракі А. А., Мельник Т. М., Юхименко В. В., Костюченко В. М., Кудирко Л. П. Інноваційний потенціал України : монографія. Київ. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2012. 592 с.

20. Індекс обсягу виробництва, цін та умов торгівлі / Державний комітет статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
21. Бюлетень Національного банку України. 2014. № 2 (251). С. 23.
22. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2015 році». Київ : НІСД, 2015. 684 с.
23. Зовнішня торгівля України товарами та послугами за відповідні роки : стат. зб. / Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
24. Капітальні інвестиції в Україні за відповідні роки / Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
25. Гальчинський А. С., Геєць В. М., Кінах А. К., Семиноженко В. П. Інноваційна стратегія українських реформ. Київ : Знання України, 2002. С. 86.
26. Хруцкий Е. Рыночные системы и варианты структурной перестройки в промышленности. Экономические науки. 1992. № 2. С. 75–81.
27. Індекс обсягу виробництва, цін та умов торгівлі / Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
28. Погосов И. А., Соколовская Е. А. Баланс ресурсов и использования продукции в России в начале XXI века. М. : Ин-т экономики РАН. 2014. 36 с.
29. Індеси фізичного обсягу, середніх цін та умов торгівлі у зовнішній торгівлі України за відповідні роки / Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Стаття надійшла до редакції 27.01.2017.

**Hurova K., Nepran A. Foreign trade in the structure of state revenues.**

**Background.** *In an open economy, incomes largely depend on the influence of foreign trade activity. The production of final goods and services considering export and import transactions may differ significantly from final domestic expenditures due to change in trading conditions. Due to the large volume of foreign trade turnover the deterioration of trade conditions reduces the purchasing power of export incomes of business entities, leads to the forced restrictions on imports and to the decline in real final expenditure and investment.*

**The analysis of recent research and publications.** *The problems of the assessment of the foreign trade relations impact on the national economy incomes were studied by famous foreign scientists. Ukrainian scientists, comparing the price dynamics of exports and imports, notice the reduction of the economy income from the foreign trade transactions and the enhancement of risks of reduction of the imbalance of the balance of payments (BOP) of Ukraine, which arises as a result of the deterioration of trade conditions. However, the main product groups that significantly affect given ratio remained unclear.*

**The aim** of the study is a quantitative assessment of the impact of changes of trade conditions on the economy income and the state of Ukraine balance of payments from foreign trade operations, as well as the development of proposals to eliminate negative consequences which arise as a result of price disproportions.

**Materials and methods.** *Methods of statistical analysis on the basis of data published by the State Statistics Service of Ukraine were used.*

**The results of the research.** *The conditions of trade as one of the main factors that caused the change of income from foreign trade of Ukraine were studied. The volumes of economy losses from the price factor for 2008–2015 years were established. Conclusions regarding the provision of structural changes concerning the accelerated development of high-tech and knowledge-based sectors of the domestic economy are analogized.*

***Conclusion.** Quantitative assessment of the impact of changes of «trade conditions» indicates chronic deficits of Ukraine trade imbalance, which are the result of the increase of instability of raw commodity markets, the relative drop in the value of raw materials trade, deterioration of «trade conditions» and the increase of the scale of the non-equivalence of the exchange. The adverse consequences of Ukraine's participation in the global division of labour and international exchange, which was manifested in the relative decline of commodity prices, in the deterioration of «trade conditions», can be traced with some deviations over the past ten years. The growth of the trading loss caused the imbalance of domestic demand with its resource provision, contributed to the growth of imports of goods. To avoid serious problems in the sphere of foreign trade transactions which bring risks and threats to the economic security of the country is possible only through modernization of production and change in the structure of exports and imports.*

*Keywords:* trade conditions, export, import, trade income, balance of foreign trade, balance of payments.

## REFERENCES

1. Gejec' V. M. ta in. Strukturni zminy ta ekonomichnyj rozvytok Ukrai'ny : monografija ; za red. L. V. Shynkaruk ; NAN Ukrai'ny, In-t ekonomiky ta prognozuvannja. Kyi'v : 2011. 696 s.
2. Sidenko V. R. Reguljuvannja platizhnogo balansu Ukrai'ny v umovah global'noi' nestabil'nosti. Ekonomika ta prognozuvannja. 2014. № 3. S. 4–19.
3. Zhalilo Ja. A., Kononenko K. A., Jablons'kyj V. M. Systemna kryza v Ukrai'ni: peredumovy, ryzyky, shljahy podolannja : analit. dop. ; za zag. red. Ja. A. Zhalila. Kyi'v : NISD, 2014. 132 s. URL : <http://www.niss.gov.ua>.
4. Muljakova-Bochi A. K. Tendencii' formuvannja platizhnogo balansu v umovah kryzovyh javyssh. Aktual'ni problemy ekonomiky. 2012. № 6. S. 255–261.
5. Nikolajchuk S., Shapovalenko N. Deficyt potocznego rahunku platizhnogo balansu: ocinka pryjnatogo rivnja dlja Ukrai'ny. Ekonomika i prognozuvannja. 2010. № 2. S. 74–88.
6. Sidenko V. Reguljuvannja platizhnogo balansu Ukrai'ny v umovah global'noi' nestabil'nosti. Ekonomika i prognozuvannja. 2014. № 3. S. 7–19.
7. Faktory makroekonomichnoi' nestabil'nosti v systemi modelej ekonomichnogo rozvytku : kol. monografija. ; za red. M. I. Skrypnychenko ; NAN Ukrai'ny, In-t ekonom. ta prognoz. Kyi'v, 2012. 720 s.
8. Chernjak O., Hom'jak V. Kryza platizhnogo balansu Ukrai'ny: faktory, indykatory ta sposoby poperedzhennja. Ekonomika i prognozuvannja. 2011. № 4. S. 27–37.
9. Shkljar A. I. Finansovi kryzy na rynkah, shho rozvyvajut'sja. NAN Ukrai'ny, In-t ekonomiky ta prognozuvannja. Kyi'v, 2012. 259 s.
10. Gurvich E. T., Prilepskij I. V. Kak obespechit' vneshnjuju ustojchivost' rossijskoj jekonomiki. Voprosy jekonomiki. 2013. № 9. S. 4–37.
11. Bhagwati J. N. Immiserizing Growth : A Geometrical Note. Review of Economic Studies. 1958. No. 3. P. 201–205; Bhagwati J. International Trade and Economic Expansion. American Economic Review. 1958. December. Vol. 48. № 5. P. 941–953.
12. Ekonomichna encyklopedija : u 3 t. ; vidp. red. S. V. Mochernyj. Kyi'v : Akademija, 2002.
13. Bova T. V. Derzhavna innovacijno-investycijna polityka Ukrai'ny: teorija, metodologija, naprjamky : monografija. Donec'k : Jugo-Vostok, 2011. 452 s.



14. Dynamika platizhnogo balansu Ukrainy (vidpovidno do KPB6) za vidpovidni roky. Ofic. sajt Nacional'nogo banku Ukrainy. URL : <http://www.bank.gov.ua>.
15. Tendencii' formuvannja zovnishnih platizhnyh dysbalansiv : global'ni chynnyky ta ryzyky dlja Ukrainy. Kyi'v: NISD, 2013. 62 s.
16. Roubini N., Wachtel Paul. Current-Account Sustainability in Transition Economies. NBER Working Paper. 1999. № 6468.
17. Valovj vnutrishnij produkt u faktychnyh cinah za vidpovidni roky. Nacional'nyj bank Ukrainy. URL : <http://www.bank.gov.ua>.
18. Tovarna struktura zovnishn'oi' torgivli / Derzhavnyj komitet statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
19. Mazaraki A. A., Mel'nyk T. M., Juhymenko V. V., Kostjuchenko V. M., Kudyрко L. P. Innovacijnyj potencial Ukrainy : monografija. Kyi'v. : Kyi'v. nac. torg.-ekon. un-t, 2012. 592 s.
20. Indeks obsjagu vyrobnyctva, cin ta umov torgivli / Derzhavnyj komitet statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
21. Bjuleten' Nacional'nogo banku Ukrainy. 2014. № 2 (251). S. 23.
22. Analityčna dopovid' do Shhorichnogo Poslannja Prezydenta Ukrainy do Verhovnoi' Rady Ukrainy «Pro vnutrishnje ta zovnishnje stanovyshe Ukrainy v 2015 roci». Kyi'v : NISD, 2015. 684 s.
23. Zovnishnja torgivlja Ukrainy tovaramy ta poslugamy za vidpovidni roky : stat. zb. / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
24. Kapital'ni investycii' v Ukraini za vidpovidni roky / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
25. Gal'chyns'kyj A. S., Gejec' V. M., Kinah A. K., Semynozhenko V. P. Innovacijna strategija ukrai'ns'kyh reform. Kyi'v : Znannja Ukrainy, 2002. S. 86.
26. Hruckij E. Rynochnye sistemy i varianty strukturnoj perestrojki v pro-myshlennosti. Jekonomicheskie nauki. 1992. № 2. S. 75–81.
27. Indeks obsjagu vyrobnyctva, cin ta umov torgivli / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
28. Pogosov I. A., Sokolovskaja E. A. Balans resursov i ispol'zovanija produkcii v Rossii v nachale HHI veka. M. : In-t jekonomiki RAN. 2014. 36 s.
29. Indeksy fizychnogo obsjagu, serednih cin ta umov torgivli u zovnishnij torgivli Ukrainy za vidpovidni roky / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

УДК 331.556.4:327.56

**ШИМАНСЬКА Катерина,**

к. е. н., доцент, доцент кафедри міжнародної економіки  
Житомирського державного технологічного університету

## РИНОК ТРУДОВИХ РЕСУРСІВ В УМОВАХ ПОСТКОНФЛІКТНОГО СТАНУ КРАЇН

*Досліджено стан міграції біженців та шукачів притулку в Україні і світі, переважаючими детермінантами якої є загострення військових та етнополітичних конфліктів, терористичних загроз. Визначено, що зростання кількості вимушених переселенців та біженців, викликане військовими діями на Донбасі, в подальшому може отримати в Україні постконфліктний характер, подібний до міграційних процесів у країнах Східного партнерства.*

*Ключові слова:* міграція, вимушена міграція, шукачі притулку, біженці, постконфліктна територія, терористичні загрози, військові конфлікти.

*Шиманская Е. Рынок трудовых ресурсов в условиях постконфликтного состояния стран. Исследовано состояние миграции беженцев и искателей убежища в Украине и мире, преобладающими детерминантами которой является обострение военных и этнополитических конфликтов, террористических угроз. Определено, что рост количества вынужденных переселенцев и беженцев, вызванный военными действиями на Донбассе, в дальнейшем может получить постконфликтный характер, подобный миграционным процессам в странах Восточного партнерства.*

*Ключевые слова:* миграция, вынужденная миграция, искатели убежища, беженцы, постконфликтная территория, террористические угрозы, военные конфликты.

**Постановка проблеми.** Враховуючи євроінтеграційний вектор розвитку України, слід пам'ятати про те, що питання міграції сьогодні для Європейського Союзу стоїть дуже жорстко, особливо задля безпеки у регіоні, подолання загроз тероризму та уникнення гуманітарної катастрофи через масову імміграцію біженців з країн Близького Сходу.

У 2014 р. загальна чисельність біженців у світі складала 19,5 млн осіб – це найвищий показник з часів Другої світової війни. Країнами, де вони отримали притулок, стали: Туреччина (1,6 млн осіб), Пакистан (1,5 млн осіб), Ліван (1,2 млн осіб), Ісламська Республіка Іран (1 млн осіб). Понад 53 % мігрантів – лише з трьох країн: Сирії (3,9 млн осіб), Афганістану (2,6 млн осіб) та Сомалі (1,1 млн осіб) [1, с. 1].

Стан латентного військового конфлікту, а також проведення анти-терористичної операції на окремих територіях Донецької та Луганської областей України і значна кількість вимушено переміщених осіб

актуалізує вивчення стану міграційних потоків біженців. Крім того, є необхідність дослідження численних проблем економіко-інфраструктурного та соціально-гуманітарного розвитку країн і регіонів як тих, які зазнали руйнувань у ході військових конфліктів, і тих, що приймають велику кількість біженців.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Свій науковий пошук присвятили проблемам біженців та вимушеної міграції такі зарубіжні вчені і дослідники: К. Дагман, К. Васільєва, А. Піл Дамм, М. Дж. Джибні, Г. Кроулі, С. Дрінквотер, Р. Каузер, І. Кресіна, О. Стойко, Х. Рюст. Вони піднімають фінансові, політичні (електоральні), культурні та інші проблемні питання перебування біженців у країнах призначення [2–6]. Теорію та практику попередження та/або розв'язання етнополітичних конфліктів та теоретико-методологічні засади дослідження проблем соціальних, політичних та етнічних конфліктів, зокрема, пов'язаних з імміграцією досліджують В. Котигоренко [7–8]. Міграційні процеси в цілому та проблеми міграції біженців у країнах Східного партнерства досліджують Л. Шахотько, А. Боброва, В. Ганта, Р. Єганян, О. Малиновська, В. Мошняга, С. Румянцев, М. Тухашвілі [9–15].

Таким чином, на сучасному етапі розвитку українського суспільства потрібне глибше дослідження характеру процесів міграції, управління ними.

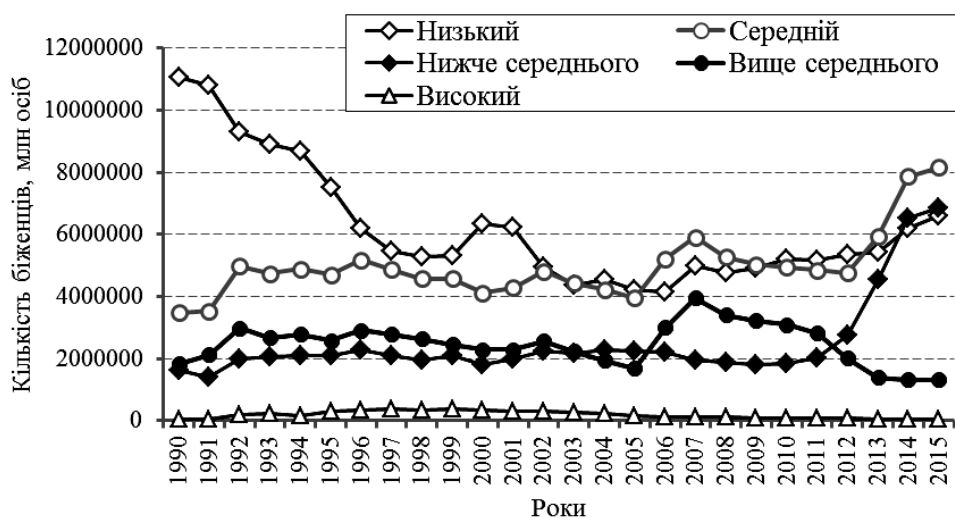
**Метою** дослідження є вивчення обставин та передумов міграції біженців у країнах Східного партнерства в умовах постконфліктного стану країни.

**Матеріали та методи.** В ході дослідження використано бази даних *Eurostat* та Світового банку (*World Bank*) щодо кількості, гендерно-вікової структури біженців та тих, хто шукає притулку у світі, а також країн їх походження та призначення (зокрема, шукачів притулку з України). Опрацювання даних та їх візуалізація дозволили окреслити тенденції динаміки кількості українців, які шукають притулок у Європі, а також встановити характер таких міграцій. Вивчення теоретичних узагальнень та висновків провідних вчених і дослідників Консорціуму прикладних досліджень з міжнародної міграції «*Karim-East*» дозволили виявити подібність міграції біженців та шукачів притулку з України з аналогічними процесами у країнах Східного партнерства в умовах постконфліктного розвитку.

**Результати дослідження.** Поява біженців, як особливої категорії населення, у країнах та регіонах світу викликана переважно екологічними катастрофами, кількість яких з кожним роком зростає, військовими або етнополітичними конфліктами з подальшими загрозами терористичних актів. У даному випадку при ідентифікації конфліктів варто виходити з висновків В. О. Котигоренка, який визначає конфлікт як «різновид, форму, спосіб поведінки суспільних суб'єктів у вигляді гострого протистояння і суперництва з метою реалізації певного інтересу» [8]. Сучасну карту існуючих військових конфліктів складають 17 конфліктів в Азії, 16 – в Африці, 3 – у Латинській Америці,

4 – в Європі та 1 – в Океанії [16]. Статистичні дані Світового Банку про формування міграційних потоків біженців в усьому світі вказують, що походження біженців та їх міграційних потоків співпадає з часом та тривалістю конфліктів у країнах [17].

Разом з тим рівень соціально-економічного розвитку країн тісно пов'язаний із фактом появи в них біженців. Методологічний підхід Р. Дарендорфа підтверджує, щоб «конфлікти проявилися, повинні бути виконані певні технічні (особисті, ідеологічні, матеріальні), соціальні (систематичне рекрутування, комунікація) і політичні (свобода коаліцій) умови. Якщо відсутні деякі або всі з цих умов, конфлікти залишаються латентними, граничними, не перестаючи існувати» [18]. Зростання військової напруги у державі або високі ризики громадянських заворушень, реакційних політичних рухів чи терактів та тлі етнополітичних конфліктів, з одного боку, викликає або посилює гуманітарні проблеми населення цієї країни, протистояти яким у країнах з вищим рівнем доходів та соціально-економічного розвитку легше. Країни, які знаходяться на вищому щаблі за індексом людського розвитку і характеризуються переважно демократичними режимами, мають менший ступінь ризику військово-політичних конфліктів. Про це свідчать дані *рис. 1*.



**Рис. 1. Динаміка кількості біженців за групами країн походження відповідно до рівня доходів населення**

*Джерело: зведено автором за [17].*

Події останніх років вказують на підвищення загрози тероризму у Бельгії, Великобританії, Німеччині, Франції, тобто найбільш розвинуті країни світу, переважно країни ЄС, також піддаються терористичним та політичним загрозам [19].

З кожним роком кількість військових конфліктів зростає, а руйнівні наслідки стають більш масштабними. Саме загострення проблем військово-політичного характеру та посилення нестабільності в багатьох країнах світу ставить на порядок денний питання організаційно-

правового забезпечення та економіко-гуманітарної підтримки масових переміщень окремих категорій мігрантів, легалізації їх статусу, економічної та інфраструктурної підтримки країн призначення (країн притулку чи країн тимчасового розміщення).

У країнах, де мігранти знаходять притулок, все частіше загострюється полеміка, пов'язана з проблемами їх інтеграції у приймаюче суспільство. І чим вищий рівень розвитку суспільства, тим вищий рівень його привабливості для мігрантів. Проблеми визначення векторів провадження державної політики та регіональної інтеграції в цілому будуть загострюватися. Прикладом цього є міграційна тематика у вирішенні питання виходу Великобританії зі складу ЄС.

Ситуація, у яку наразі потрапила Україна, частково подібна до військових та етнополітичних конфліктів 1990-х та початку 2000-х років у інших країнах, зокрема Азербайджані, Білорусі, Вірменії, Грузії, Молдові. Значні потоки біженців мігрували з цих країн через неможливість проживання на територіях, розорених етнічними та ідеологічними переслідуваннями, загрозами терористичних актів.

На гострій проблемі біженців наголошує М. Тухашвілі: «У Грузії відбувалися масове переселення місцевого населення завойовниками і вимушене поселення в інших країнах (в Ірані, Туреччині, Росії). ... В даний час в Грузії переважна маса біженців з'явилася в результаті останньої російсько-чеченської війни. ... У пострадянському періоді з Грузії переселився велика кількість осетинського населення, частина якого зі статусом біженця проживає в Північній Осетії та інших місцях Російської Федерації. Велика частина людей покинула Грузію на початку 1990-х років через скрутне економічне становище ... і політичний хаос (розгул незаконних бандформувань» [15].

Описуючи проблеми біженців та вимушених переселенців у Азербайджані (переважно з Вірменії), С. Румянцев вказує на маніпулювання статистичними даними про їх чисельність для створення політичного дискурсу та ескалації Нагірно-Карабаського конфлікту, який ще в кінці 1980-х та першій половині 1990-х років призвів до вимушених масових переселень. «За даними, наведеними азербайджанським урядом [до 1996 р.], – пише С. Румянцев, – 196 845 осіб з числа біженців були етнічними азербайджанцями і 51 649 – турками-месхетинцями з Узбекистану. В даному випадку мова йде тільки про ... біженців з Вірменії. У свою чергу, з Азербайджанської РСР була депортована абсолютна більшість етнічних вірмен, що проживали за межами Нагірно-Карабахської автономної області. ... близько 270 тисяч етнічних вірмен до 1990 р. стали біженцями з Азербайджану» [14].

Міграційну ситуацію з іншої сторони протистояння досліджує Р. Єганян: «За період 1988–1991 років Вірменія прийняла понад 360 тисяч біженців з Азербайджану ... Змушені були покинути Вірменію ... приблизно 170 тисяч етнічних азербайджанців» [11].

Причинами масової міграції біженців у 90-х роках ХХ ст. стали природні катастрофи (землетрус), економіко-соціальні та політичні трансформації суспільства в результаті розпаду СРСР (ринкові трансформації економіки, зупинка виробництва), транспортна і енергетична блокада. При цьому основною країною призначення біженців стала Російська Федерація.

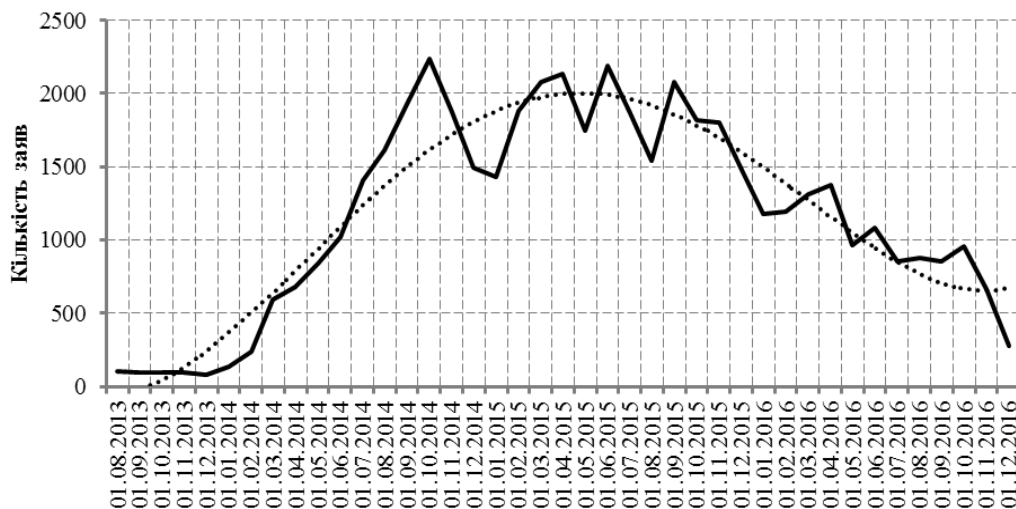
Етнічний конфлікт Вірменії та Азербайджану – приклад дії політико-безпекових та культурно-етнічних детермінант формування міграційних потоків. Їх поєднання часто формує значні потоки біженців та тих, хто шукає притулку, що проявляється у практиці вимушеного переселення (депортації, репатріації).

Постконфліктний характер міграції спостерігався також у Республіці Молдова. У зв'язку зі збройним конфліктом весни–літа 1992 р., як зазначає В. Мошняга, «було зареєстровано близько 100 тисяч біженців: в Білорусь (859 осіб), Росію (17 346 осіб), Україну (61 тисяча осіб, з них більше 30 тисяч дітей) і держав «далекого зарубіжжя» (близько 20 тисяч осіб)» [13]. За дослідженнями В. Ганти, «чисельність біженців з Молдови збільшувалася з 2000 по 2010 рік з несподіваним злетом в 2002–2006 роках, і далі стаючи стабільною ... після того, як комуністична партія перемогла на виборах в 2001 р.». Велика кількість біженців направилися до Німеччини (5370 осіб), у США (3194 осіб) [10]. Тут відіграли важливу роль політико-ідеологічні детермінанти, зокрема повернення до комуністичної ідеології на рівні правлячої еліти країни.

Деяко приховану дію політико-ідеологічних детермінант міжнародної міграції можна спостерігати у Республіці Білорусь. За результатами досліджень Л. Шахотько та А. Бобрової, «відомості про кількість вимушених мігрантів з Білорусі обмежені. ... Окремі оцінки розміщені на сайтах Євростату та Управління Національної Безпеки США. За період 1998–2007 років на надання притулку в країнах Євросоюзу претендували 16,255 тисяч громадян Білорусі. Основними країнами, в які подані заяви, були Німеччина, Великобританія, Швеція, Франція, Чехія та Австрія» [9].

Вивчення даних *Eurostat* дозволяє констатувати, що різке зростання щомісячних звернень громадян України про надання притулку у країнах ЄС (*EU-28*) викликане перебігом військового конфлікту з Росією, починаючи з березня 2014 р. і дотепер, про що свідчить представлена на *рис. 2* візуалізація, якщо лінію тренда будувати за допомогою аналітичного інструментарію *MS Excel*.

З іншого ракурсу, відповідно до результатів досліджень І. Кресіної та О. Стойко, для України також характерна проблема нелегальної міграції та зростання її конфліктогенного потенціалу. «Основними країнами-постачальниками незаконних мігрантів залишаються Китай, Бангладеш, Індія, Пакистан, В'єтнам, Шрі-Ланка, громадяни яких рятуються від безробіття чи збройних конфліктів (Ірак, Афганістан, Сомалі тощо)» [5, с. 176].



**Рис. 2. Динаміка щомісячних звернень громадян України про надання притулку у країнах ЄС (EU-28)**

*Джерело: побудовано та розраховано авторами на основі [20].*

Наведені приклади є проявом дії сукупності політико-безпекових факторів формування міграційної мотивації, які виявляються у дії низки детермінант:

- *політико-ідеологічних*, до яких слід віднести політичний режим у країні, систему реалізації громадянських прав, рівень корупції, провідну політичну ідеологію, наявність радикальних політичних рухів. Прикладом дії вказаної детермінанти є Білорусь, Російська Федерація, Молдова;

- *військово-безпекових* – участь держави у збройних конфліктах (як визнаних, так і невизнаних) та/або постконфліктний стан її території, дієвість системи забезпечення громадського порядку, вимога обов’язкової служби у збройних силах. Прикладами дії таких детермінант у країнах Східного партнерства є формування потоків біженців із України, хоча, якщо говорити про світові тенденції, то більш показовими є приклади Демократичної Республіки Конго, Афганістану/Пакистану, Ізраїлю/Палестини, Індії/Пакистану, Ємену, Ефіопії, Лівії, Малі, Нігерії, Південного Судану, Сенегалу, Сирії, Центральноафриканської Республіки;

- *соціально-політичних* – захист громадянських прав і свобод, що передбачає систему захисту від терористичних загроз, від переслідування за політичними мотивами та систему судового захисту, від виявів організованої злочинності (незаконний обіг наркотиків, торгівля людьми, випадкові вбивства). Така ситуація притаманна Колумбії, Мексиці, Перу. На території країн Східного партнерства подібна ситуація не спостерігалася, а якщо була, то виявлялася переважно на місцевому рівні.

Часто військові конфлікти базуються на етнічно-релігійних протистояннях, що характерно для військових конфліктів Вірменії

та Азербайджану. Світовими прикладами етнополітичних та міжрелігійних конфліктів є збройні протистояння у Центральноафриканській Республіці, Індії та Пакистані, Демократичній Республіці Конго, Південному Судані. Тут міграційні переміщення супроводжувалися масовим переселенням представників окремих етнічних груп у кращому випадку, а в гіршому – масовими знищеннями представників іншого віросповідання, етнічної групи або навіть народності (прикладом є геноцид у Руанді).

Якщо ж говорити про наслідки міграції біженців, то слід вказати на існування різноманітних (демографічних, економічних, соціальних, політичних, мовних, культурних, етнічних та ін.) аспектів прояву таких наслідків. Якщо конкретизувати перші три аспекти через інтегральне формування ними рівня життя населення та обумовлення кон'юнктури не лише ринку праці, але й ринків товарів та послуг.

Міграція біженців з країни походження потенційно провокує:

- демографічний дисбаланс (деформації у статеві-вікових групах, зниження рівня народжуваності в країні);
- значні втрати трудового потенціалу країни походження біженців (уповільнення поповнення ринку праці фахівцями, підготовленими у країні, зміщення кон'юнктури ринку праці в частині деформації попиту та пропозиції за окремими професіями, в тому числі на працівників вищої кваліфікації або специфічних робітничих професій, зростання навантаження на системи соціального забезпечення).

Міграція біженців у країнах їх призначення має низку наслідків, серед яких:

*по-перше*, демографічний дисбаланс, пов'язаних із потенційною зміною етнічного та мовного складу населення держави або окремих її регіонів (у даному випадку також можливі деформації у статеві-вікових групах, обумовлені різним рівнем народжуваності та смертності корінного населення та прибулих біженців, в т. ч. на основі їх релігійних переконань та культурних традицій);

*по-друге*, відчутна зміна кон'юнктури ринку праці в частині розширення пропозиції, як правило – дешевої робочої сили, здатної конкурувати з корінним населенням у сфері співвідношення підготовки та очікуваної оплати праці, зростання навантаження на системи соціального забезпечення (з урахуванням дії норм права щодо прийняття біженців та існуючих програм їх підтримки в країні призначення та/або інтеграційному об'єднанні країн);

*по-третє*, численні проблеми подальшої соціалізації біженців у приймаючих суспільствах на культурному, освітньому, професійному рівні та на ринку праці, що через складну адаптацію та неготовність корінного населення до прийому біженців може трансформуватися в етнічні протистояння.

**Висновки.** Дослідження сучасного стану та тенденцій формування міграційних потоків біженців в Україні та світі, зокрема, країнах



Східного партнерства, дало змогу сформулювати такі висновки. Країнами походження біженців є, як правило, країни з низькими та нижче середнього доходами на душу населення, що пояснюється зростанням військової напруги чи реакційних політичних рухів або терактів у державах з низьким індексом людського розвитку та анти-демократичними режимами.

Найбільш розвинуті країни світу (зокрема у ЄС), не дивлячись високий рівень матеріального забезпечення населення, нині характеризуються екстремально високими терористичним загрозами. Надання притулку біженцям у цих країнах загострює політико-інтеграційну полеміку корінного населення та влади, викликану проблемами інтеграції та гуманітарної підтримки мігрантів.

Військовий конфлікт на Сході України та спровоковане ним вимушене переміщення населення із зони бойових дій призвело до загострення проблем економіко-інфраструктурного та соціально-гуманітарного розвитку регіонів нашої держави. Ситуація в Україні в перспективі може бути подібна до сценаріїв розвитку міграції із постконфліктних територій країн Східного партнерства, де біженці не могли жити на зруйнованих територіях, де піддавалися етнічним та ідеологічним переслідуванням, загрозам терористичних актів.

На тлі зменшення кількості запитів українців на надання притулку в країнах Європи протягом останнього року актуалізується потреба врахування дії економічних детермінант, зокрема, рівня інфляції та безробіття, підвищення ставок споживчого кредитування, зростання фіскального навантаження на суб'єкти малого бізнесу при формуванні міграційних мотивів. Зокрема, дія вказаних детермінант виводить на перший план питання трудової міграції до країн ЄС.

За результатами дослідження окреслено дію політико-безпекових детермінант формування міграційних мотивів біженців на постконфліктних територіях світу, а також визначено, що така міграція потенційно провокує демографічний дисбаланс (деформації у статеві-вікових групах), значні зміни кон'юнктури ринку праці як у країні походження, так і у країні призначення, а також численні проблеми подальшої соціалізації біженців у приймаючих суспільствах на культурному, освітньому, професійному рівні та на ринку праці.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. International Migration Report 2015: Highlights (ST/ESA/SER.A/375). United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, 2016. URL : [www.un.org/en/development/desa/population/migration/publications/migrationreport/docs/MigrationReport2015\\_Highlights.pdf](http://www.un.org/en/development/desa/population/migration/publications/migrationreport/docs/MigrationReport2015_Highlights.pdf).
2. Dustmann C., Vasiljeva K., Damm A. P. Refugee migration and electoral outcomes. CReAM DP, 2016. Т. 19. С. 16. URL : [www.cream-migration.org/publ\\_uploads/CDP\\_16\\_16.pdf](http://www.cream-migration.org/publ_uploads/CDP_16_16.pdf).
3. Gibney M. J. Refugees and justice between states. European Journal of Political Theory. 2015. Т. 14. № 4. С. 448–463. URL : <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1474885115585325>.

4. Crawley H., Drinkwater S., Kauser R. Regional variations in attitudes towards refugees: evidence from Great Britain. IZA DP. № 7647, 2013. URL : <http://repec.iza.org/dp7647.pdf>.
5. Кресіна І., Стойко О. Нелегальна міграція: проблеми протидії та правового регулювання. Політичний менеджмент. 2009. № 3. С. 174–180.
6. Ruist J. Refugee immigration and public finances in Sweden. University of Gothenburg, Working papers in economics. 2015. № 613. URL : [https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38323/1/gupea\\_2077\\_38323\\_1.pdf](https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38323/1/gupea_2077_38323_1.pdf).
7. Котигоренко В. До питання про концептуальні засади етнонаціональної політики України. Політичний менеджмент. 2006. № 4. С. 20–43.
8. Котигоренко В. О. Конфліктогенні зони політичної системи України. Сучасна українська політика. Політики і політологи про неї. 2009. Вип. 17. С. 15–19.
9. Шахотько Л., Боброва А. Вынужденная миграция в Беларуси на современном этапе развития. КАРИМ-Восток–Консорциум прикладных исследований по международной миграции. Пояснительная записка 13/112, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note\\_2013-112.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note_2013-112.pdf).
10. Ганта В. Ищущие убежища, беженцы и вынужденные переселенцы в Молдове. КАРИМ-Восток–Консорциум прикладных исследований по международной миграции. Пояснительная записка 13/121, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes\\_2013-121.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes_2013-121.pdf).
11. Еганян Р. Беженцы, вынужденные переселенцы и ищущие убежище в Армении. КАРИМ-Восток–Консорциум прикладных исследований по международной миграции. Пояснительная записка 13/138. 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes\\_2013-138.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes_2013-138.pdf).
12. Малиновська О. А. Інтеграція біженців в Україні: проблеми та шляхи їх подолання. Міжнар. наук. форум: соціологія, психологія, педагогіка, менеджмент. 2015. Вип. 19–20. С. 5–19. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mnf\\_2015\\_19-20\\_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mnf_2015_19-20_3).
13. Мошняга В. Просители убежища, беженцы и вынужденно перемещенные лица в Молдове: проблемы признания, социальной защиты и интеграции. КАРИМ-Восток–Консорциум прикладных исследований по международной миграции. Пояснительная записка 13/102, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes\\_2013-102.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes_2013-102.pdf).
14. Румянцев С. Беженцы и вынужденные переселенцы в Азербайджане: политический контекст. КАРИМ-Восток–Консорциум прикладных исследований по международной миграции. Пояснительная записка 13/114, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note\\_2013-114.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note_2013-114.pdf).
15. Тухашвили М. Беженцы и вынужденно перемещенные лица в Грузии. КАРИМ-Восток–Консорциум прикладных исследований по международной миграции. Пояснительная записка 13/104, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note\\_2013-104.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note_2013-104.pdf).
16. Mapped: a world at war. IRIN. URL : [https://emmeline.carto.com/viz/b69015da-136a-11e5-a64a-0e43f3deba5a/embed\\_map](https://emmeline.carto.com/viz/b69015da-136a-11e5-a64a-0e43f3deba5a/embed_map).
17. Refugee population by country or territory of origin. World Bank. URL : <http://data.worldbank.org/indicator/SM.POP.REFG.OR?year=2015>.
18. Дарендорф Р. Элементы теории социального конфликта. Социс (Соц. исслед.). 1994. № 5. С. 142–147. URL : [http://ecsocman.hse.ru/data/968/645/1216/019\\_darendorf.pdf](http://ecsocman.hse.ru/data/968/645/1216/019_darendorf.pdf).
19. Terrorism & Political Violence Risk Map 2016: Aon's guide to Terrorism & Political Violence risk. Aon Risk Solutions, Global Broking Centre. URL : [www.aon.com/terrorismmap/aon-terrorism-risk-map-overview-rev-07-05-2016.pdf](http://www.aon.com/terrorismmap/aon-terrorism-risk-map-overview-rev-07-05-2016.pdf).
20. Asylum and first time asylum applicants by citizenship, age and sex Monthly data (rounded). Eurostat. URL : <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> (migr\_asyappctzm).

*Стаття надійшла до редакції 20.02.2017.*

**Shymanska K. Labour market in post conflict state of a country.**

**Background.** Considering the European integration vector of Ukraine's development, it should be remembered that recently migration issues for the European Union become more urgent, particularly in the context of the regional security, overcoming of terroristic threats and avoiding a humanitarian catastrophe due to the mass immigration of refugees from the Middle East.

**Analysis of last researches and publications** has shown that despite the presence of certain scientific developments, the nature of emigration process from Ukraine at the current stage needs to be studied for identifying areas of prospective management for migration.

**The Purpose** of the article is the study of the state and preconditions of refugees' migration in post-conflict status in the country (on the example of Eastern Partnership countries).

**Materials and methods.** The study used analytical methods of data processing, in particular Eurostat and the World Bank databases on issues of number, gender and age structure of refugees and those seeking asylum in the world, as well as methods of theoretical generalization of leading scientists' research results.

**Results of the study.** Based on the study of dynamics of the number of requests of Ukrainian citizen for asylum in the EU determined that the growing number of asylum seekers from our country caused by military actions in Donbas. This situation corresponds to the general trends of similar processes in the Eastern Partnership countries where the migration processes had mostly post-conflict nature.

According to the results of the study, the effects of political and security determinant of the migration motivation of refugees in post-conflict areas around the world have been outlined.

**Conclusion.** The results of the study determined that refugees usually come from countries with low and lower middle incomes that can be explained by patterns of growth of military tension or reactionary political ideas or terrorist attacks in countries with low index of human development and anti-democratic regimes. However, the most developed countries (in particular EU) today are characterized by extremely high terrorism threats, and providing asylum to refugees in these countries exacerbates political and integration polemics caused by problems of integration and humanitarian support to migrants.

In view of the strengthening of worldwide problems associated with refugees migration and aggravation of social, economic, political and security problems, the studies of asylum seekers migration from Ukraine gain relevance today. By examining the characteristics of active military and political conflicts in the modern world map it was found that the prevailing determinants of refugees migration from post-conflict areas is the aggravation of the military-political confrontation and the emergence of terrorist threats.

**Keywords:** migration, forced migration, asylum seekers, refugees, post-conflict area, terrorist threats, military conflicts.

## REFERENCES

1. International Migration Report 2015: Highlights (ST/ESA/SER.A/375). United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, 2016. URL : [www.un.org/en/development/desa/population/migration/publications/migrationreport/docs/MigrationReport2015\\_Highlights.pdf](http://www.un.org/en/development/desa/population/migration/publications/migrationreport/docs/MigrationReport2015_Highlights.pdf).
2. Dustmann C., Vasiljeva K., Damm A. P. Refugee migration and electoral outcomes. CReAM DP, 2016. T. 19. S. 16. URL : [www.cream-migration.org/publ\\_uploads/CDP\\_16\\_16.pdf](http://www.cream-migration.org/publ_uploads/CDP_16_16.pdf).
3. Gibney M. J. Refugees and justice between states. European Journal of Political Theory. 2015. T. 14. № 4. S. 448–463. URL : <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1474885115585325>.

4. Crawley H., Drinkwater S., Kauser R. Regional variations in attitudes towards refugees: evidence from Great Britain. IZA DP. № 7647, 2013. URL : <http://repec.iza.org/dp7647.pdf>.
5. Kresina I., Stojko O. Nelegal'na migracija: problemy protydii' ta pravovogo reguljuvannja. Politychnyj menedzhment. 2009. № 3. S. 174–180.
6. Ruist J. Refugee immigration and public finances in Sweden. University of Gothenburg, Working papers in economics. 2015. № 613. URL : [https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38323/1/gupea\\_2077\\_38323\\_1.pdf](https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38323/1/gupea_2077_38323_1.pdf).
7. Kotygorenko V. Do pytannja pro konceptual'ni zasady etnonacional'noi' polityky Ukrainy. Politychnyj menedzhment. 2006. № 4. S. 20–43.
8. Kotygorenko V. O. Konfliktogenni zony politychnoi' systemy Ukrainy. Suchasna ukrai'ns'ka polityka. Polityky i politology pro nei'. 2009. Vyp. 17. S. 15–19.
9. Shahot'ko L., Bobrova A. Vynuzhdennaja migracija v Belarusi na sovremennom jetape razvitija. KARIM-Vostok–Konsorcium prikladnyh issledovanij po mezhdunarodnoj migracii. Pojasnitel'naja zapiska 13/112, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note\\_2013-112.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note_2013-112.pdf).
10. Ganta V. Ishhushhie ubezshishha, bezhency i vynuzhdennye pereselency v Moldove. KARIM-Vostok–Konsorcium prikladnyh issledovanij po mezhdunarodnoj migracii. Pojasnitel'naja zapiska 13/121, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes\\_2013-121.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes_2013-121.pdf).
11. Eganjan R. Bezhency, vynuzhdennye pereselency i ishshushhie ubezshishhe v Armenii. KARIM-Vostok–Konsorcium prikladnyh issledovanij po mezhdunarodnoj migracii. Pojasnitel'naja zapiska 13/138. 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes\\_2013-138.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes_2013-138.pdf).
12. Malynovs'ka O. A. Integracija bizhenciv v Ukraini: problemy ta shljahy i'h podolannja. Mizhnar. nauk. forum: sociologija, psihologija, pedagogika, menedzhment. 2015. Vyp. 19–20. S. 5–19. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mnf\\_2015\\_19-20\\_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mnf_2015_19-20_3).
13. Moshnjaga V. Prositeli ubezshishha, bezhency i vynuzhdenno peremeshhennye lica v Moldove: problemy priznanija, social'noj zashhity i integracii. KARIM-Vostok–Konsorcium prikladnyh issledovanij po mezhdunarodnoj migracii. Pojasnitel'naja zapiska 13/102, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes\\_2013-102.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Notes_2013-102.pdf).
14. Rumjancev S. Bezhency i vynuzhdennye pereselency v Azerbajdzhane: politicheskij kontekst. KARIM-Vostok–Konsorcium prikladnyh issledovanij po mezhdunarodnoj migracii. Pojasnitel'naja zapiska 13/114, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note\\_2013-114.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note_2013-114.pdf).
15. Tuhashvili M. Bezhency i vynuzhdenno peremeshhennye lica v Gruzii. KARIM-Vostok–Konsorcium prikladnyh issledovanij po mezhdunarodnoj migracii. Pojasnitel'naja zapiska 13/104, 2013. URL : [www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note\\_2013-104.pdf](http://www.carim-east.eu/media/exno/Explanatory%20Note_2013-104.pdf).
16. Mapped: a world at war. IRIN. URL : [https://emmeline.carto.com/viz/b69015da-136a-11e5-a64a-0e43f3deba5a/embed\\_map](https://emmeline.carto.com/viz/b69015da-136a-11e5-a64a-0e43f3deba5a/embed_map).
17. Refugee population by country or territory of origin. World Bank. URL : <http://data.worldbank.org/indicator/SM.POP.REFG.OR?year=2015>.
18. Darendorf R. Jelementy teorii social'nogo konflikta. Socis (Soc. issled.). 1994. № 5. S. 142–147. URL : [http://ecsocman.hse.ru/data/968/645/1216/019\\_darendorf.pdf](http://ecsocman.hse.ru/data/968/645/1216/019_darendorf.pdf).
19. Terrorism & Political Violence Risk Map 2016: Aon's guide to Terrorism & Political Violence risk. Aon Risk Solutions, Global Broking Centre. URL : [www.aon.com/terrorismmap/aon-terrorism-risk-map-overview-rev-07-05-2016.pdf](http://www.aon.com/terrorismmap/aon-terrorism-risk-map-overview-rev-07-05-2016.pdf).
20. Asylum and first time asylum applicants by citizenship, age and sex Monthly data (rounded). Eurostat. URL : [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do\(migr\\_asyappctzm\)](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do(migr_asyappctzm)).

УДК 681.5:339.564(477):339.13(5)

**СКЛЯР Надія,**

к. е. н., старший викладач кафедри підприємництва та торгівлі  
Донецького національного університету економіки  
та торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, м. Кривий Ріг

**БОНДАРЧУК Марія,**

асистент кафедри підприємництва та торгівлі Донецького національного університету  
економіки та торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, м. Кривий Ріг

## ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИЙ ЕКСПОРТ УКРАЇНИ НА АЗІЙСЬКИХ РИНКАХ

*Проаналізовано високотехнологічний експорт України на ринках азійського регіону, зокрема товарна структура та його географічна спрямованість, частка високотехнологічних товарів у загальній структурі експорту. Виявлено проблемні аспекти при виході на ринки країн Азії, визначено товарну номенклатуру українських високотехнологічних товарів у торгівлі зі східними країнами, детермінанти геопросторової переорієнтації і пріоритетні напрями розвитку вітчизняного експорту на тлі скорочення поставок на ринок РФ.*

*Ключові слова:* високотехнологічні товари, азійський ринок, географічна структура експорту, товари військового призначення та подвійного використання.

*Скляр Н., Бондарчук М. Высотехнологический экспорт Украины на азиатских рынках. Проанализирован высокотехнологичный экспорт Украины на рынках азиатского региона, в частности, товарная структура и его географическая направленность, доля высокотехнологичных товаров в общей структуре экспорта. Выявлены проблемные аспекты при выходе на рынок стран Азии, определена товарная номенклатура украинских высокотехнологичных товаров в торговле с восточными странами, детерминанты геопространственной переориентации и приоритетные направления развития отечественного экспорта на фоне сокращения поставок на рынок РФ.*

*Ключевые слова:* высокотехнологические товары, азиатский рынок, географическая структура экспорта, товары военного назначения и двойного использования.

**Постановка проблеми.** Останніми роками, попри курс країни на євроінтеграцію та безпрецедентне відкриття європейського ринку для українського експорту, найбільше зростають поставки саме до країн Азії. Впродовж 2013–2015 рр. обсяги вітчизняного експорту в країни Південно-Західної Азії (Ірак, Ізраїль), Південно-Східної (Малайзія), Південної (Індія, Бангладеш) та Далекого Сходу (Південна Корея, Японія,

Китай) збільшилися у кілька разів. Нині на азійських ринках Україна представлена переважно продукцією чорної металургії, добривами, рослинною олією та зерном. До країн Азії в значних обсягах екпортується і продукція українського високотехнологічного машинобудування. У 2013-му – на нього припадало 10,8 % усього вітчизняного експорту в Китай, 21 % – в Іран, близько 25 % – у В'єтнам, 90,6 % – у М'янмі [1]. Враховуючи те, що за європейськими критеріями більшість українських товарів не може конкурувати на ринках ЄС, для України збільшення обсягів торгівлі з країнами Азії є можливістю подолання загального від'ємного зовнішньоторговельного сальдо, стабілізації, зменшення виплати великого зовнішнього боргу. Отже, існує потреба наукового вивчення питання нарощування експортної спроможності України та азійських ринків як стратегічних пріоритетів зовнішньоторговельної політики країни в сучасних економічних умовах, обґрунтування необхідності орієнтації вітчизняних виробників на експорт високотехнологічних товарів, товарів з високою доданою вартістю та високим ступенем обробки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Через значний рівень відкритості та одночасної вразливості національної економіки зовнішня торгівля України протягом останніх років перебувала під впливом наслідків світової фінансово-економічної кризи, тоді як зміни світових товарних ринків мали негативний вплив на її розвиток. Саме це зумовлює необхідність дослідження сучасних тенденцій та факторів розвитку, пошуку нових торговельних партнерів. Через це привертає увагу до себе регіон Південно-Східної Азії, який нині динамічно розвивається та пред'являє підвищений попит на інвестиційні товари і водночас не дуже відрізняється від України за рівнем економічного розвитку. На динамічність розвитку інтеграційних процесів у цьому регіоні звернули увагу такі українські науковці: В. А. Майко, Г. М. Перепелиця, С. О. Радзієвська, Ю. В. Швед [2–5]. Проблеми та особливості зовнішньої торгівлі високотехнологічними товарами досліджувались у працях О. Б. Саліхової, Н. О. Філіпової, Л. І. Федулової [6]. Але перспективи виходу цього експорту України на азійські ринки в умовах переміщення центру світового зростання економіки в близькосхідні регіони вивчались побіжно, що зумовлює актуальність дослідження обраної тематики.

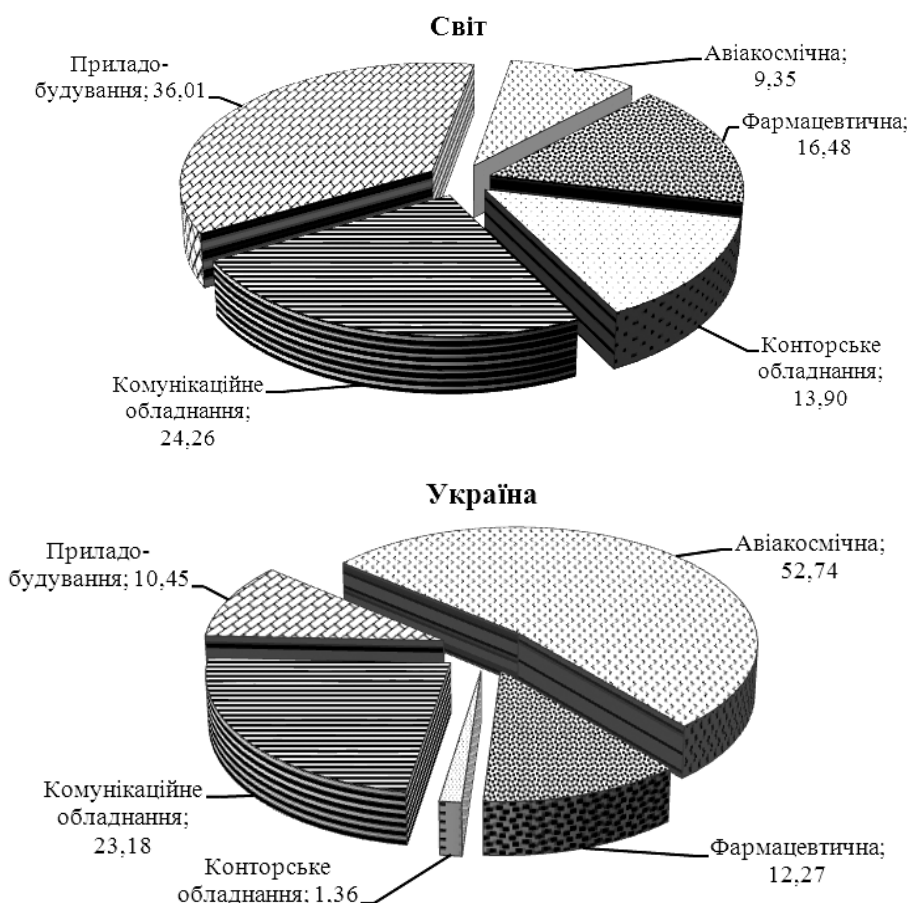
**Мета** статті – дослідження географічної спрямованості експорту високотехнологічних товарів України на ринках країн Азії, визначення детермінанти геопросторової переорієнтації і пріоритетних напрямів розвитку вітчизняного експорту на тлі скорочення поставок на ринок РФ.

**Матеріали та методи.** Головними матеріалами дослідження стали наукові праці щодо зовнішньої торгівлі України з азійськими регіонами, інформаційні бюлетені ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами, Стокгольмського міжнародного інституту дослідження миру (*Stockholm International Peace Research Institute, SIPRI*), Національного інституту

стратегічних досліджень. У процесі дослідження використано методи економічного та статистичного аналізу, порівняння та групування, графічного моделювання економічних процесів.

**Результати дослідження.** Розвиток співробітництва України з країнами Азії – важливий напрям вітчизняної зовнішньоекономічної стратегії. Адже нові лідери азійського простору, зокрема Китай, Індія й окремі країни Південно-Східної Азії, складають потужну генерацію лідерів економічного зростання. Одним з перспективних напрямів експорту на азійські ринки є високотехнологічні товари. За даними Світового банку, експорт українського високотехнологічного сектора на початок 2015 р. становив 1,921 млрд дол. США. Це було найвище значення *Index mundi* – 6,51 за останні 18 років, мінімальне – 3,29 спостерігалось у 2008 р. [7].

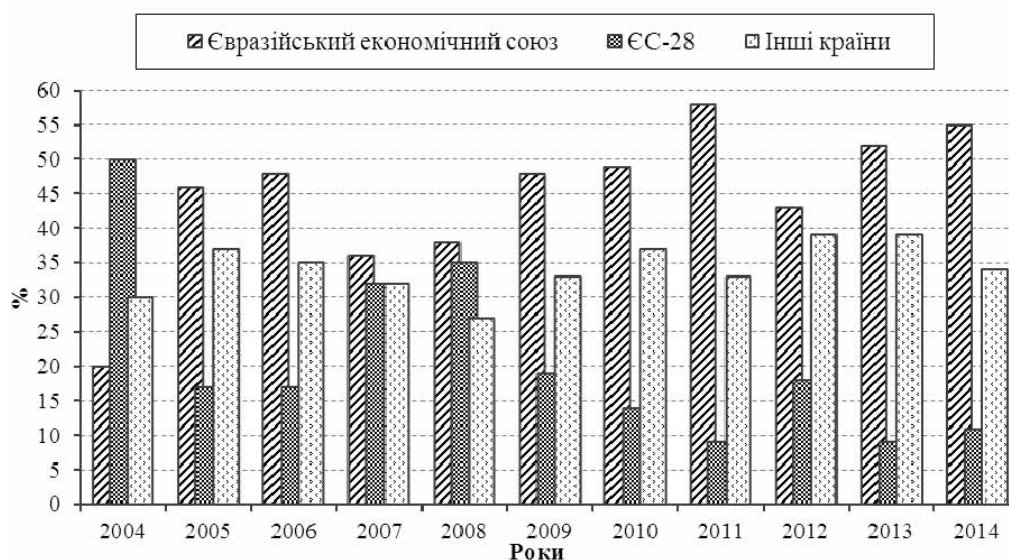
У світовому рейтингу експорту високотехнологічної продукції на авіабудування припадає 9,35 %. У структурі українського високотехнологічного експорту авіакосмічна промисловість займає перше місце з показником 52,73 % (рис. 1). Товари авіакосмічної галузі – перспективний напрям розвитку експорту на азійські ринки.



**Рис. 1. Структура світового та українського експорту високотехнологічної продукції, 2015 р., %**

Джерело: побудовано авторами за [8].

Суттєвий відсоток українського експорту за 2004–2014 рр. до країн Європейського Союзу (ЄС), Євразійського економічного союзу (ЄЕС) та інших припадає саме на ЄЕС (в середньому 45 % експорту за рік) (рис. 2). Найбільшу частку в азійському експорті мають: Південна Азія (Індія), Близький та Середній Схід (Іран, Сирія, Туреччина) та Північно-Східна Азія (Китай, Японія, Південна Корея). За даними ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами, товарообіг України з цими країнами становить 69 % від усього товарообігу з країнами Азії [7].



**Рис. 2. Частка українського експорту до різних груп країн**

*Джерело: розроблено авторами за [8].*

Серед усього експорту України на азійські ринки до високотехнологічних товарів належать: фармацевтична продукція – 43,1 %; пластмаси, полімерні матеріали – 2,3 %; реактори ядерні, котли та машини – 2,4 %; електричні машини – 12,2 % від загального обсягу експорту [4].

За аналізом географічної товарної структури високотехнологічного експорту України з основними азійськими партнерами у 2012–2015 роках (% від загального експорту до відповідної країни) визначається незначна частка продукції машинобудування до Індії; реактори ядерні, котли та машини (16,9 %), літальні апарати (3,3 %) – до Ірану; органічні хімічні сполуки (2,5 %), реактори ядерні, котли та машини (3,5 %), електричні машини (1 %) – до Китаю; продукти неорганічної хімії (13,7 %), реактори ядерні, котли та машини (1,4 %), прилади та апарати оптичні, фотографічні (2,7 %) – до Південної Кореї; добрива (8,0 %) – до Туреччини; органічні хімічні сполуки (2 %) – до Японії [7–8].

Географічна структура поставок Україною озброєнь, які належать до високотехнологічних товарів, залишається відносно стабільною



та орієнтованою на низькотехнологічні ринки країн Азії. У 2009–2013 рр., за даними *SIPRI*, головними отримувачами поставок озброєнь з України були регіони: Азія та Океанія – 46 %, Близький Схід – 9 %. Головними державами-імпортерами української оборонної продукції є Китай – 22 % і Таїланд – 9 % від усього експорту озброєнь [10]. Водночас, в імпорті країн з переліку найбільших отримувачів озброєнь частка України є відносно невеликою: Китай – 11–13 %, Пакистан – 4 %, Алжир та Індія – по 1 %. Іншими країнами, які отримували оборонну продукцію з України (за винятком стрілецької зброї) у 2010–2014 рр. були: Азербайджан, Вірменія, В'єтнам, Єгипет, Ірак, Казахстан, Пакистан, Таїланд, Туркменістан [11]. Попит на азійському ринку визначається потребами країн (В'єтнам, Індія, Китай, Пакистан, Таїланд) у модернізації та переозброєнні армій за умов розгортання в регіоні гонки озброєнь, зумовленої невирішеними територіальними претензіями держав на континентальній і морській частинах регіону, їх боротьбою за суверенітет, суперництвом регіональних і зовнішніх гравців за важелі впливу. Саме задоволенням попиту такого характеру обумовлені укладені Україною контракти з В'єтнамом, Китаєм, Таїландом.

Отже, у відносинах з Японією та Китаєм Україна фактично відіграє роль сировинного придатка, постачаючи продукцію з незначною часткою доданої вартості, з Іраном – не використовує свій науково-технічний потенціал. Експорт України до Південної Кореї та Туреччини має дуже незначний відсоток продукції машинобудування. Наведені дані свідчать про невикористані можливості експорту до цих країн продукції зі значною часткою доданої вартості, зокрема продукції машинобудування.

Сучасна тенденція зростання населення Китаю, що на сьогодні становить 1,3 млрд осіб, обумовлює купівельну спроможність країни і приваблює експортерів, в тому числі малого та середнього бізнесу. За думкою експертів азійських ринків, нині перспективними для українського високотехнологічного експорту є Камбоджа, Лаос, Непал та ін.

Перспективою подальшого розширення азійського ринку українського експорту високотехнологічних товарів є підписаний у грудні 2013 р. Договір про дружбу і співробітництво між Україною і Китаєм та затверджена Програма розвитку відносин стратегічного партнерства між Україною і КНР на 2014–2018 рр., згідно з якими основними напрямками співпраці між країнами є авіабудування, енергетика, космічна галузь та розвиток інфраструктури.

У зв'язку з новою економічною політикою Китаю, спрямованою в найближче десятиліття на кардинальну модернізацію економіки та продовження масштабного освоєння Центрального та Західного Китаю, Україна могла б долучитися до співпраці в реалізації проектів щодо розбудови залізничної інфраструктури, розвитку судноплавства, авіаційної галузі. Перспективним, особливо через втрату значної частки ринку Донбасу, може стати участь українських підприємств у рекон-

струкції добувної галузі. Співпраця України та Китаю у складному машинобудуванні, насамперед у космічній галузі та оборонно-промислому комплексі, дає підстави очікувати на розвиток цього напрямку й надалі, особливо за умов міжнародних санкцій стосовно Росії.

Ринок Індії, як однієї з великих висхідних країн, для України наразі є менш привабливим. Як імпортер деяких видів енергетичного обладнання, Індія менш перспективна для нарощування обсягів поставок, оскільки, на відміну від Китаю, в середньостроковій перспективі не демонструватиме суттєвого зростання споживання та помітного зменшення диференціації доходів. Проте в довгостроковому періоді варто прогнозувати розгортання процесів «внутрішнього освоєння» країни. Відтак, вже зараз Україні варто підтримувати присутність на перспективних ринках транспортного та енергетичного машинобудування, агровиробничого та агрологістичного обладнання тощо.

Перспективи постачання машинобудівної продукції до Саудівської Аравії, Ізраїлю, Об'єднаних Арабських Еміратів та Лівану через високий рівень вимог до її технологічного рівня є досить обмеженими. Винятками можуть бути енергетичне машинобудування, яке спирається на наявний досвід співпраці, а також постачання військової техніки та устаткування, попит на які зростає через посилення воєнних ризиків у регіоні. Суб'єктивними чинниками впливу на розвиток торговоекономічних відносин України з країнами Близького Сходу є наявність сформованої в Україні значної діаспори країн Близького Сходу. Отже, існує досить дієздатна та активна група представників ділових кіл, потенціал яких може сприяти розвитку двосторонніх бізнес-контактів.

Стосовно перспектив експорту військової високотехнологічної техніки та товарів подвійного використання, наразі можливості України полягають у ситуативних поставках певних видів висококонкурентного озброєння (насамперед, бронетехніки, військових автомобілів, літаків транспортно-військового призначення), постачання окремих деталей та вузлів для виробництва техніки й обладнання на виробничих потужностях інших країн, а також морально застарілих зразків техніки радянської доби до країн, що розвиваються, ремонт і обслуговування військової техніки, виробленої в СРСР та країнах СНД, зокрема, броньованої, авіатехніки, ремонт окремих вузлів та деталей тощо. При цьому, якщо розглядати потенційні ринки України в короткостроковій перспективі, то ринки розвинених країн фактично закриті для готової військової техніки, виробленої в Україні, через невідповідність стандартам НАТО щодо виробництва зброї (вони також мають більш високий технологічний рівень, у тому числі у сфері виробництва озброєння). Можлива зацікавленість з боку розвинених країн у новому літаку «АН-132», яку вже продемонструвала Саудівська Аравія. Більш широкі перспективи для України мають ринки країн, що розвиваються, насамперед Азії та Близького Сходу.

Співпраця з країнами Азії (Індією, Таїландом, Південною Кореєю тощо) вбачається у можливості поставки передової бронетехніки (танків, в першу чергу, кращих у світі «Оплоту» та БТР-4). Потенційна зацікавленість ремонтом авіатехніки в Україні може бути у Бангладеш, В'єтнаму та Індії. В умовах міжнародних санкцій стосовно РФ Індію може зацікавити купівля та ремонт двигунів виробництва «Зоря-Машпроект» (м. Миколаїв) для закуплених у 2003–2013 рр. фрегатів російського виробництва. З Китаєм Україна може співпрацювати при виробництві певних вузлів та обладнання для військової техніки, зокрема, для оснащення ПВО та бронетехніки тощо [12].

Співпраця з країнами Близького Сходу може ґрунтуватися, насамперед, на обслуговуванні раніше поставленої техніки, виробленої в СРСР, Росії та Україні. Йдеться про обслуговування бронетехніки, гвинтокрилів, броньованих автомобілів, деяких видів артилерійської техніки тощо. Крім того, у цій групі країн існує інтерес до купівлі застарілої військової техніки за заниженими цінами. Зокрема, може існувати зацікавленість у застарілій бронетехніці (танки Т-72, Т-60, БТР-3 тощо). Досить конкурентними на цих ринках можуть бути броньовані автомобілі виробництва КраЗу, які в декілька разів дешевші за аналоги європейського виробництва. Також Україна є потенційним постачальником боеприпасів для військової техніки, виробленої в СРСР, Росії та Україні, що перебувають на озброєнні у цих країнах.

Слід окремо виділити наявність високого потенціалу щодо розвитку співпраці в оборонній сфері між Україною та Туреччиною. Перспективними виглядають досягнуті у квітні 2015 р. домовленості між Україною та Туреччиною щодо започаткування нових проєктів, зокрема у космічній, авіаційній та бронетанковій галузях. Передбачається, що підприємства «Укроборонпрому» та Державного космічного агентства України візьмуть участь у створенні Турецького національного ракетного комплексу. Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» ім. академіка О. Г. Івченка та турецька компанія «*Turkish Engine Industries*» планують створити спільне підприємство для виробництва турбореактивних та інших авіаційних двигунів. Українські підприємства бронетанкової галузі зможуть приєднатись до реалізації програми створення національного турецького танка «Алтай», спільно розробляти, виробляти та модернізувати броньовані автомобілі та іншу техніку разом з турецькими компаніями. Вірогідність виконання цих перспективних проєктів наразі підтверджена створенням спільної українсько-турецької групи щодо координації військово-технічного співробітництва й обговоренням питань на дипломатичному рівні у жовтні 2016 р. про залучення турецьких інвестицій в оборонно-промисловий комплекс України [13].

**Висновки.** Аналіз високотехнологічного експорту України в азійські регіони дав можливість виокремити головні проблеми розвитку міжнародних економічних відносин України в сучасних умовах з урахуванням зміни економічних лідерів.

Базовими чинниками, які вплинули на такі зрушення в географічній та товарній структурі високотехнологічного експорту України, можна вважати:

- обмеження доступу до російського ринку;
- проведення Китаєм нової економічної політики, спрямованої на кардинальну модернізацію економіки в найближчому десятилітті та продовження масштабного освоєння Центрального і Західного Китаю;
- перетворення Пекіна на провідного світового експортера озброєнь шляхом реінжинірингу імпортованої техніки та використання переваг у забезпеченні високої рентабельності за рахунок дешевої робочої сили;
- посилення воєнних ризиків у країнах Близького Сходу;
- використання потенційних можливостей оборонної промисловості України, які дозволяють організувати виробництво ракетних комплексів, систем і засобів протиповітряної та протиракетної оборони, переносних зенітних ракетних комплексів, керованих ракет класів «повітря-повітря» і «повітря-земля», реактивних комплексів залпового вогню, протитанкових ракетних комплексів, бойових літаків і вертольотів, літаків військово-транспортної авіації, бронетанкової техніки, танкових двигунів, газотурбінних двигунів для кораблів і корветів, радіолокаційних станцій, окремих видів артилерійського озброєння та стрілецької зброї, засобів радіотехнічної, оптичної та акустичної розвідки, авіаційних засобів навігації, посадки, зв'язку та забезпечення безпеки польотів;
- забезпечення потреб азійських країн у модернізації та переозброєнні армій за умов розгортання гонки озброєнь у регіоні, зумовлених невирішеними територіальними претензіями держав на континентальній і морській частинах регіону, їх боротьбою за суверенітет, суперництвом регіональних і зовнішніх гравців за важелі впливу.

Стратегічним напрямом розширення експорту високотехнологічних товарів на азійських ринках є перспективи експорту військової високотехнологічної техніки та товарів подвійного використання у Бангладеш, В'єтнамі, Китаї, Індії та Туреччині. Розширення експортних можливостей для продукції та послуг з України стає актуальною науковою тематикою, яка потребує у найближчій перспективі ретельного дослідження. Особливо варті уваги торговельно-економічні відносини між Індією та Україною і налагодження українсько-китайського стратегічного партнерства.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Відновити та наростити експорт Україні допоможуть країни Азії та Близького Сходу. URL : <http://islam.in.ua/ua/analiz/vidnovyty-ta-narostyty-eksport-ukrayini-dopomozhut-krayiny-aziyi-ta-blyzkogo-shodu>.
2. Майко В. А. Зовнішньополітичні та економічні пріоритети України у країнах Центральної, Південної і Південно-Східної Азії. Економічний часопис. 2011. № 9–10. С. 3–7.

3. Зовнішня політика України – 2012: стратегічні оцінки, прогнози та пріоритети ; за ред. Г. М. Перепелиці. Київ : Стилос, 2013. 304 с.
4. Радзівська С. Україна та країни Азії: торговельно-інтеграційний аспект. Економіст. 2013. № 11. С. 21–24.
5. Швед Ю. В. Деякі особливості сучасних процесів економічної інтеграції у Східно-азіатському регіоні. Економічний часопис. 2011. № 1–2. С. 37–40.
6. Федулова Л. І. Стан та проблеми України в контексті розвитку ринків високо-технологічних товарів та послуг. Наука та інновації. 2012. Т. 5. № 3. С. 40–48.
7. National Science Board / Science and Engineering Indicators 2016. URL : <http://www.nsf.gov/statistics/2016/nsb20161/#/data/appendix>.
8. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2007–2014. URL : <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>.
9. Експортні орієнтири України: до чого ми прагнемо. URL : <http://www.eurointegration.com.ua/articles/2015/10/28/7039941>.
10. СІПРІ 2013: Щорічник: озброєння, роззброєння та міжнародна безпека : пер. з англ. Стокгольм. міжнар. ін-т дослідження миру ; Укр. центр екон. і політ. досліджень ім. О. Разумкова ; редкол. укр. вид. : Л. Шангіна (гол. ред.) та ін. Київ : Заповіт, 2014. 520 с.
11. Маркевич К., Сіденко В., Юрчишин В. Перспективи виходу України на ринки висхідних країн. Аналітична доповідь. Київ : Заповіт, 2015. 116 с.
12. Клименко І., Ємець В., Таран С. Український ОПК в очікуванні реформування: стан та перспектив. URL : <http://newukraineinstitute.org/new/561>.
13. Співпраця оборонпромів України та Туреччини має серйозну перспективу, – Турчинов. URL : <http://ua.censor.net.ua/n411926>.

Стаття надійшла до редакції 08.02.2017.

***Skliar N., Bondarchiuk M. High-tech exports of Ukraine on Asian markets.***

***Background.*** In recent years, the foreign trade of Ukraine was under the influence of the consequences of global financial and economic crisis due to a significant level of openness and simultaneous vulnerability of the national economy, while changes of world commodity markets had a negative impact on its development. This is what causes the need to study current trends and factors of development, search for new trading partners. The region of South-East Asia draws the attention, which develops dynamically today, shows an increased demand on high-tech goods and, simultaneously, is not differ a lot from Ukraine in terms of economic development.

The ***aim*** of the article was the research of contemporary state, geographical orientation of high-tech goods exports of Ukraine on the markets of Asian countries and identification of the determinants of geospatial reorientation and priority ways of development of domestic exports in the context of supply declining to the Russian market.

***Materials and methods.*** Scientific works about problems of foreign trade of Ukraine with Asian regions, UN newsletters about international goods trade statistics, the Stockholm international peace research Institute SIPRI, the National Institute of strategic studies became the main materials of the research. In the process of the research the methods of economic and statistical analysis, methods of comparison and grouping, graphical simulation of economic processes were used.

***The results of the research.*** The conducted research allowed determining of the commodity nomenclature of Ukrainian high-tech goods in trade with Eastern countries and geographical orientation of foreign economic relations with certain Asian regions. The export prospects of high-tech military equipment and dual-use goods to China, India, Bangladesh, Vietnam and Turkey are the strategic direction of expansion of high-tech goods exports on Asian markets.

**Conclusion.** *The conducted analysis of high-tech exports of Ukraine in the Asian region gave an opportunity to highlight the main problems of the development of international economic relations of Ukraine under current conditions taking into account changes of economic leaders.*

**Keywords:** high-tech products, the Asian market, the geographical structure of exports, the military and dual-use goods.

## REFERENCES

1. Vidnovyty ta narostyty eksport Ukraini dopomozhut' krai'ny Azii' ta Blyz'kogo Shodu. URL : <http://islam.in.ua/ua/analiz/vidnovyty-ta-narostyty-eksport-ukrayini-dopomozhut-krayiny-aziyi-ta-blyzkogo-shodu>.
2. Majko V. A. Zovnishn'opolitychni ta ekonomichni priorityty Ukrainy u krai'nah Central'noi', Pivdennoi' i Pivdenno-Shidnoi' Azii'. Ekonomichnyj chasopys. 2011. № 9–10. S. 3–7.
3. Zovnishnja polityka Ukrainy – 2012: strategichni ocinky, prognozy ta priorityty ; za red. G. M. Perepelyci. Kyi'v : Stylos, 2013. 304 s.
4. Radzijevs'ka S. Ukraina ta krai'ny Azii': torgovel'no-integracijnyj aspekt. Ekonomist. 2013. № 11. S. 21–24.
5. Shved Ju. V. Dejaki osoblyvosti suchasnyh procesiv ekonomichnoi' integracii' u Shidnoaziats'komu regioni. Ekonomichnyj chasopys. 2011. № 1–2. S. 37–40.
6. Fedulova L. I. Stan ta problemy Ukrainy v konteksti rozvytku rynkiv vysokotehnologichnyh tovariv ta poslug. Nauka ta innovacii'. 2012. T. 5. № 3. S. 40–48.
7. National Science Board / Science and Engineering Indicators 2016. URL : <http://www.nsf.gov/statistics/2016/nsb20161/#/data/appendix>.
8. Baza danyh OON z mizhnarodnoi' statystyky torgivli tovaramy International trade statistics yearbook 2007–2014. URL : <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>.
9. Eksportni orijentyry Ukrainy: do chogo my pragnemo. URL : <http://www.eurointegration.com.ua/articles/2015/10/28/7039941>.
10. SIPRI 2013: Shhorichnyk: Ozbroyennja, rozzbrojennja ta mizhnarodna bezpeka : per. z angl. Stokgol'm. mizhnar. in-t doslidzhennja myru ; Ukr. centr ekon. i polit. doslidzhen' im. O. Razumkova ; redkol. ukr. vyd. : L. Shangina (gol. red.) ta in. Kyi'v : Zapovit, 2014. 520 s.
11. Markevych K., Sidenko V., Jurchyshyn V. Perspektyvy vyhodu Ukrainy na rynky vyshidnyh krai'n. Analitychna dopovid'. Kyi'v : Zapovit, 2015. 116 s.
12. Klymenko I., Jemec' V., Taran S. Ukrain's'kyj OPK v ochikuvanni reformuvannja: stan ta perspektyv. URL : <http://newukraineinstitute.org/new/561>.
13. Spivpracja oboronpromiv Ukrainy ta Turechchyny maje serjoznu perspektyvu, – Turchynov. URL : <http://ua.censor.net.ua/n411926>.

---

---

# ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ НА СВІТОВИХ РИНКАХ

---

---

УДК (336.748.12:339.3):658.7-048.34

**ХАРСУН Людмила,**

к. е. н., доцент, доцент кафедри торговельного підприємництва та логістики  
Київського національного торговельно-економічного університету

## ЛОГІСТИЧНІ ІНСТРУМЕНТИ ПРОТИДІЇ ІНФЛЯЦІЇ

*Досліджено динаміку та структуру роздрібного товарообороту в Україні, особливості інфляційних процесів стосовно продукції закордонного та вітчизняного виробництва у сегментах продовольчих і непродовольчих товарів. Виявлено основні напрями удосконалення логістичного обслуговування торгівлі задля зниження логістичної складової у вартості товарів.*

*Ключові слова:* логістика, інфляція, споживчі ціни, роздрібний товарооборот, логістична складова, логістичне обслуговування торгівлі.

*Харсун Л. Логистические инструменты противодействия инфляции. Исследованы динамика и структура розничного товарооборота в Украине, особенности инфляционных процессов соответственно продукции зарубежного и отечественного производства в сегментах продовольственных и непродовольственных товаров. Выявлены основные направления усовершенствования логистического обслуживания торговли в целях снижения логистической составляющей в стоимости товаров.*

*Ключевые слова:* логистика, инфляция, потребительские цены, розничный товарооборот, логистическая составляющая, логистическое обслуживание торговли.

**Постановка проблеми.** Реалії сьогодення в Україні характеризуються політичними та економічними кризовими явищами, що вносять свої корективи в процеси функціонування підприємств різних сфер господарювання. Своєрідним індикатором нездорової економічної ситуації завжди була і залишається торгівля, однією з найболючіших проблем якої сьогодні є стрімке падіння реальних доходів населення і його купівельної спроможності.

---

© Харсун Л., 2017

ISSN 1028-7507. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2

71

Сповільнення темпів ділової активності в країні, зокрема у торговельному бізнес-середовищі, зумовлено цілою низкою причин, як політичних, так і економічних. Однією з таких, а часто і результатом дії інших факторів, є інфляційні процеси, що призводять до загострення конкурентної боротьби на ринках збуту і безпосередньо впливають на результати торговельної діяльності підприємств. Саме на прикладі торговельних компаній найбільш яскраво можна простежити актуалізацію пошуку підходів та засобів досягнення конкурентних цін на товари та послуги, зокрема шляхом оптимізації бізнес-процесів по всій довжині логістичних ланцюгів постачання.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасна наукова література представлена численними публікаціями, присвяченими дослідженню причин та наслідків інфляційних процесів в Україні, а також пошуку шляхів їх стримування. Науковцями, для яких дана проблематика стала предметом досліджень, є В. Калюжний, П. Круш, Ю. Николишин, В. Марцин, А. Щербак [1–5] та ін. Популярними серед вітчизняних і зарубіжних авторів є питання, пов'язані із застосуванням логістичного підходу в управлінні системами господарювання всіх рівнів. Зокрема, праці таких дослідників, як Доналд Дж. Буерсокс, М. Григорак, Г. Малиндретос, В. Сергеев [6–9] і багатьох інших відображають особливості функціонування логістичних систем підприємств різних галузей, зосереджуючись переважно на основних функціональних напрямках логістики.

Сьогодні наукова спільнота приділяє недостатньо уваги вивченню ролі логістики для макроекономічної системи країни, у процесі формування основних її показників, в тому числі рівня інфляції.

**Мета** дослідження полягає у виявленні можливостей стримування інфляційних процесів в Україні за рахунок оптимізації логістичної складової діяльності торговельних підприємств та вдосконалення системи логістичного обслуговування торговельних товаропотоків.

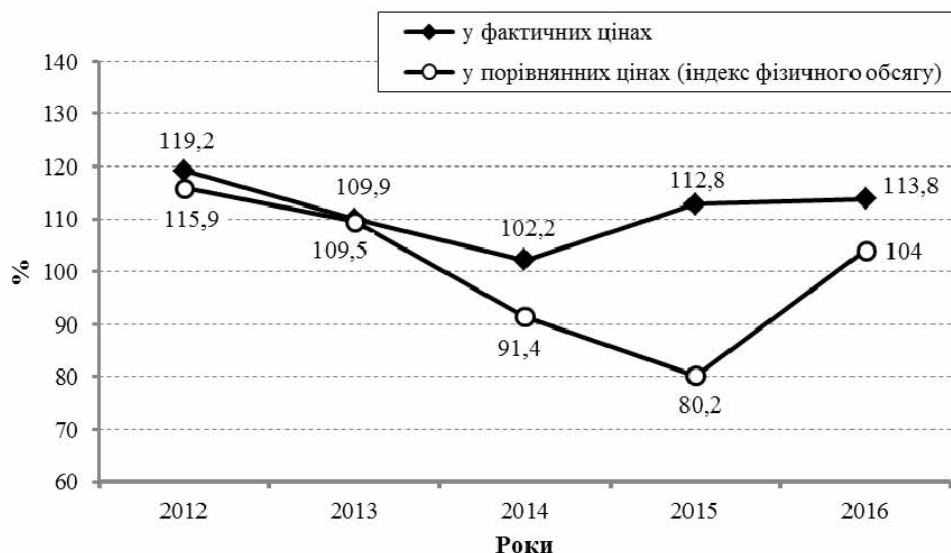
**Матеріали та методи.** Інформаційною базою дослідження стали статистичні дані Державної служби статистики України, праці вітчизняних та зарубіжних науковців, публікації авторів-практиків та експертів. Методологічною основою наукового дослідження стали системний, статистичний та графічний методи, які у поєднанні дозволили оцінити інфляційні процеси України і виявити потенціал їх стримування за рахунок застосування логістичного підходу в управлінні товаропотоками в торговельній сфері.

**Результати дослідження.** Нагальною проблемою у сфері торгівлі України на сучасному етапі є різке підвищення рівня цін на споживчі товари, що, поряд із паралельним зниженням рівня купівельної спроможності населення, призвело до суттєвого скорочення кількості й обсягів торговельних операцій.

У період 2014–2016 рр. динаміка роздрібного товарообороту в Україні була позитивною, якщо брати за основу аналізу обсяги торгівлі у поточних цінах. Лише у 2016 р. приріст склав 13,8 % або



майже 140,5 млрд грн [10]. Абсолютно протилежне значення демонструють показники динаміки фізичного обсягу роздрібного товарообороту. Зокрема, у 2014 р. індекс підприємств (юридичних осіб) до попереднього року у порівнянних цінах скоротився на 10 %, а у 2015 р. – 19,8 % (рис. 1). За результатами 2016 р. цей показник поліпшився на 4,4 %. Очевидно, що незначне покращання ситуації не перекрило негативну тенденцію останніх трьох років, адже скорочення реального рівня споживання в країні за цей період становить близько 25 %.



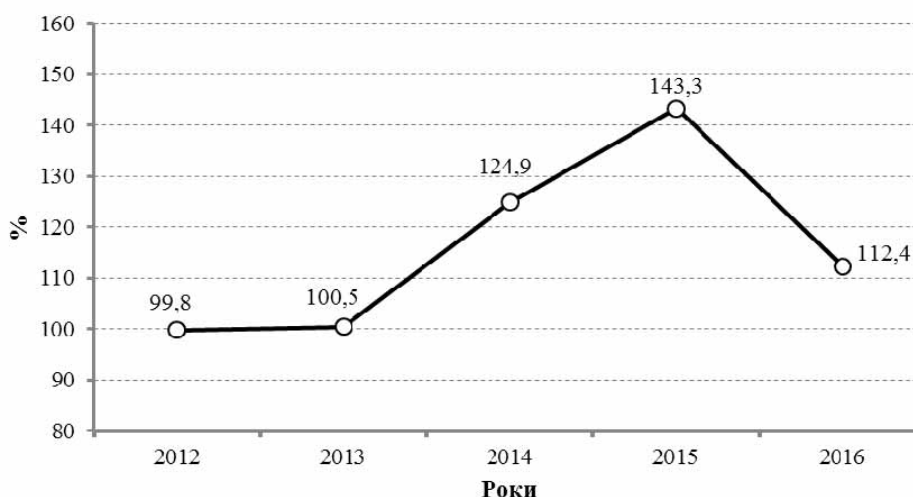
**Рис. 1. Динаміка обсягів роздрібного товарообороту в Україні, %**

*Джерело: складено автором за даними [11].*

Однією з основних причин такої ситуації в торгівлі є інфляція, спричинена девальвацією гривні і цілою низкою інших економічних та політичних факторів. Найвищого значення за останні п'ять років індекс інфляції в Україні сягнув у 2015 р. (143,3 %). У 2016 р. споживчі ціни в Україні зросли на 12,4 % і лише за лютий 2017 р. – на 1 % [12]. При цьому важливо, що зростання цін відмічається по всіх продовольчих (за винятком яєць) та непродовольчих (за винятком одягу та взуття) товарах. До того ж, зростання цін на продовольчі товари суттєво перевищує рівень інфляції у сегменті непродовольчих товарів.

Якщо ж представити інфляційні процеси за період 2012–2016 рр. через динаміку індексу інфляції наростаючим підсумком, то за весь цей період сумарний індекс інфляції склав 376,2 % (рис. 2).

Відтак, для всіх учасників ринків збуту нагальною проблемою є пошук шляхів зниження витрат на всьому ланцюгу постачання для зменшення частки доданої вартості у кінцевій ціні товарів. Значний потенціал у досягненні цієї мети криється саме у витратах на логістику, адже, згідно з експертними оцінками, прямі витрати на логістику і логістичні послуги в багатьох європейських країнах складають близько 8–14 % ВВП [9].

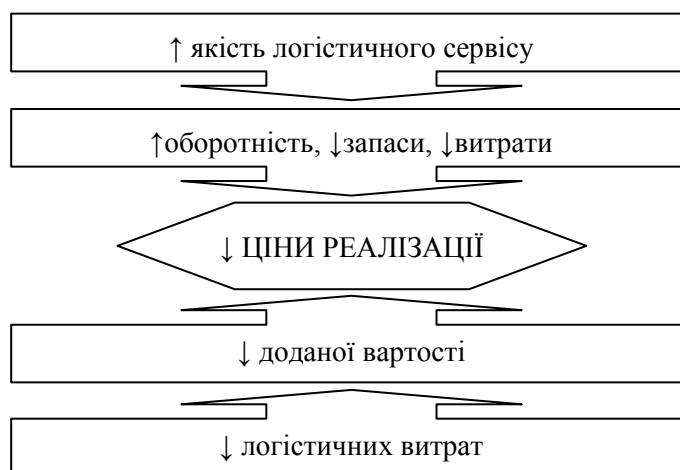


**Рис. 2.** Динаміка індексу інфляції (індексу споживчих цін) в Україні, %

*Джерело: складено автором за даними [13].*

Орієнтованість на зниження витрат – основний пріоритет розвитку сучасної логістики разом із покращанням сервісу, впровадженням новітніх технологій та підвищенням рівня автоматизації. Водночас, такий логістичний тренд, як зростання цін на пальне, обмежує можливості економії на транспортно-логістичних операціях і є додатковим чинником зростання споживчих цін.

Досягти нижчого рівня цін у торгівлі можливо не лише за рахунок зменшення прямих логістичних витрат, а й шляхом оптимізації логістичних процесів на всьому ланцюгу постачання (рис. 3). Будь-які затримки та збої в процесі постачання призводять до додаткових витрат, збільшення запасів, зниження рівня оборотності активів торговельних підприємств, що, в свою чергу, обмежує їх можливості у прагненні до встановлення конкурентоспроможних цін.



**Рис. 3.** Залежність ціни реалізації товарів від рівня логістичних витрат та якості логістичного обслуговування торгівлі

*Джерело: складено автором.*

Представники сфери роздрібної торгівлі також підтверджують пріоритетність потреби в оптимізації логістичного забезпечення товаропотоків. Але торговельні підприємства по-різному досягають зменшення логістичної складової у ціні товарів. Керівництво компанії «NOVUS» стверджує, що в цілях досягнення конкурентоспроможної ціни реалізації імпоротної продукції вони оптимізували ланцюг її постачання, виключивши посередницьку ланку і намагаючись добитись першої ціни від постачальника.

Багато підприємств торгівлі пішли більш радикальним шляхом, відмовляючись від послуг логістичних операторів. Найбільше зниження попиту на логістичні послуги відмічається серед виробників і торговців товарами не першої необхідності. У 2015 р., за різними оцінками, цей сегмент просів майже на третину [14].

Розглядати можливості стримування інфляційних процесів в торгівлі слід у розрізі частки товарів українського походження та імпортних товарів у структурі роздрібного товарообороту. Такий підхід базується на факті різного розміру логістичної складової у кінцевій ціні імпортних та вітчизняних товарів, яка для імпортних об'єктивно більша, оскільки включає, крім логістичних витрат всередині країни, ще й витрати на міжнародну логістику. Різним є також склад і міра впливу факторів, що впливають на інфляційні процеси. Зокрема, ціноутворення у випадку ввезення товарів більш чутливе до коливань валютного курсу (рис. 4).

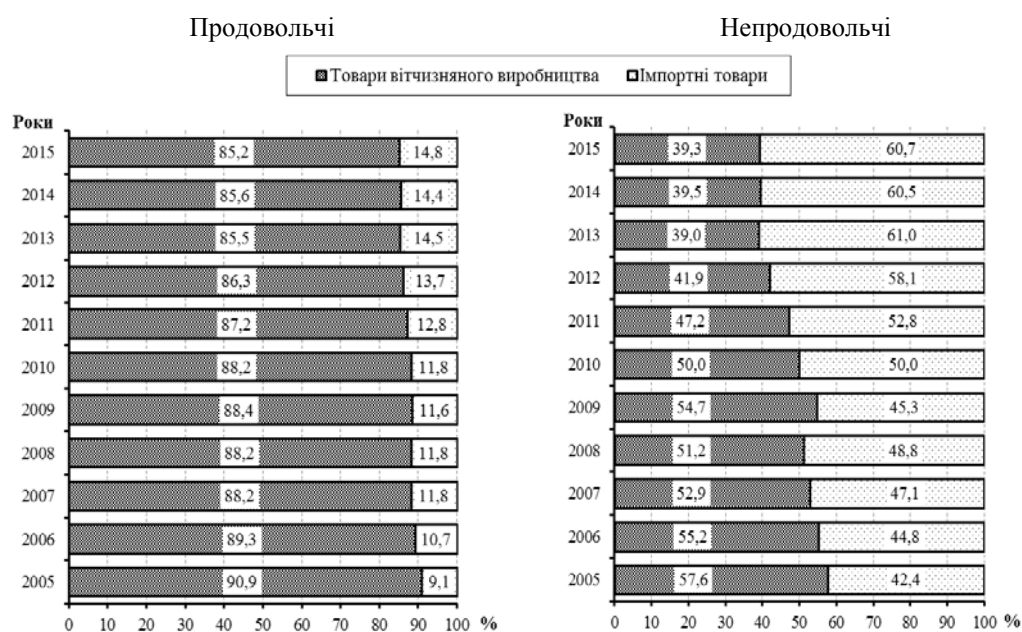


**Рис. 4. Взаємозалежність логістичної складової та рівня інфляції за імпортними, експортними та товарами вітчизняного походження**

Джерело: складено автором.

Загалом, структура роздрібного товарообороту України характеризується майже рівними частками імпортних та вітчизняних товарів, з незначною перевагою останніх. Починаючи з 2010 р. частка імпортних товарів у торговельному обороті постійно зростала і у 2015 р. становила 41,9 %. Натомість частка українських товарів мала негативну динаміку і за цей період скоротилась із 64,3 % до 58,1 % [15].

Більш нерівномірним є співвідношення товарів вітчизняного та іноземного походження у структурі роздрібного товарообороту окремо у сегментах непродовольчих та продовольчих товарів, оскільки продовольчі товари українського виробництва домінують над імпортними (рис. 5).



**Рис. 5. Структура роздрібного товарообороту продовольчих та непродовольчих товарів в Україні, %**

Джерело: складено автором за [15].

Протилежною є ситуація у сегменті непродовольчих товарів, у структурі товарообороту яких переважає імпортна продукція більш ніж на 20 % [15].

Таким чином, очевидним є факт того, що підвищення споживчих цін на імпортні товари є меншим за аналогічне подорожчання вітчизняних. Більше того, по групі товарів «Одяг і взуття», в якій частка імпорту найбільша, взагалі спостерігається дефляція. З цього можна зробити такі висновки. *По-перше*, витрати на міжнародну логістику не є основним ціноутворюючим фактором, тоді як внутрішньо логістичні витрати напевне мають значно більший вплив на інфляційні процеси в торгівлі. *По-друге*, підвищення споживчих цін на українську продукцію спричинене цілою низкою інших факторів, до яких не чутливі

імпортні товари. Мова йде про політичні, нормативно-правові та економічні умови діяльності торговельних підприємств в Україні.

Можливості і наявний потенціал зниження вартості транспортно-логістичного обслуговування торгівлі в Україні слід шукати насамперед там, де є вузькі місця в логістиці товаропотоків. Як зазначає О. Мельник, менеджер з логістики «Кернел», Україна втрачає на кожній тонні виготовленої продукції при її транспортуванні 20 дол. США. Це на 40 % більше, ніж у Німеччині і на 30 % – ніж у США [16]. Такі дані можуть слугувати підтвердженням неефективності і вищої вартості логістичного торговельного обслуговування в нашій країні. Також можна припустити, що в Україні наявний і відповідний потенціал до стримування інфляції за рахунок оптимізації та скорочення транспортно-логістичних витрат.

Виявлення та аналіз проблем у різних сегментах транспортно-логістичного комплексу країни також є необхідною умовою пошуку шляхів зниження логістичної складової у кінцевій ціні реалізації товарів. Відмічається подорожчання перевезень автотранспортом, які стали дорожчими за аналогічні залізничні на 20–25 %. [16]. У сегменті ж залізничних перевезень однією з основних проблем, окрім підвищення залізничних тарифів на 15 % у травні 2016 р. і на 25 % у 2017 р., що забезпечує рентабельність вантажоперевезень на рівні 40–50 %, є нехватка вагонів [17]. Учасники ринку оцінюють рівень дефіциту вагонів на рівні 5,5 тис. од. [18]. Така ситуація спричиняє збільшення витрат учасників торговельних операцій, насамперед експортерів зерна на утримання запасів. Затримка вагонів і невиконання зобов'язань Укрзалізниці перед експортерами зернових призвело до простоювання на рейдах Миколаївського морського порту суден закордонного плавання від 15 до 20 діб. Загальний розмір збитків від вимушеного простою лише в листопаді перевищив 700 тис. дол. США [17].

Зняти тиск на споживчі ціни, насамперед на імпорт із Китаю, можна було б, скориставшись повною мірою перевагами та можливостями скорочення часу і вартості доставки товарів у залізничному сполученні у рамках «нового шовкового шляху». Однак заявлений час перевезення (11 діб) в одному напрямку до Китаю не відповідає реальному (16 діб), а вартість перевезення в 1,5–2 рази перевищила вартість доставки вантажу автотранспортом [17].

Проблеми з доставкою залізничним транспортом стали поштовхом для переорієнтації відправників вантажів на криті вагони, які по вартості знаходяться на одному рівні із зерновозами, а також на контейнерні відправки. Сьогодні вже 5 % українського зерна відправляється в контейнерах, що дозволяє економити 3–6 дол. США на 1 т вантажу [19]. До того ж, контейнерні відправки мають більше спільного із роздрібною торгівлею, а отже, дозволяють покрити потребу дрібних покупців і так наростити обсяги експорту.

Зниження логістичних витрат, а отже, й ціни реалізації товарів в Україні, можна забезпечити і шляхом розвитку мережі логістичних центрів та стимулювання передачі на аутсорсинг всього комплексу чи частини логістичних процесів учасниками торговельних відносин. Як показує досвід країн Західної Європи, використання логістичних центрів (ЛЦ) у ланцюгах поставок при реалізації мультимодальних технологій перевезення дозволяє клієнтам економити 12–15 % від вартості доставки в прямому змішаному сполученні [9]. Причому, мова йде про створення і функціонування саме транзитних ЛЦ на шляхах найбільш інтенсивного руху товаропотоків (імпортних, експортних, транзитних). Реально сьогодні в Україні ЛЦ створюються окремими компаніями з орієнтацією на обслуговування торгівлі певного регіону. Транзитні ж ЛЦ за рахунок об'єднання зусиль декількох логістичних операторів могли б на конкурентних засадах пропонувати більш конкурентоспроможну вартість послуг логістичного сервісу торговельним підприємствам.

Діяльність ЛЦ в європейських країнах приносить дохід в бюджет: в Голландії – 40 %, у Франції – 31 %, в Німеччині – 25 %. В Україні збільшення дохідної складової бюджету також могло б стати однією з умов стабілізації курсу національної валюти, а відтак і зниження тиску валютних коливань на інфляційні процеси. Найчастіше в аутсорсинг ЛЦ передаються такі логістичні функції як складування (73,7 %), зовнішнє транспортування (68,4 %), оформлення вантажів/платежів (61,4 %), внутрішнє транспортування (56,1 %), консолідація вантажів/дистрибуція (40,4 %), пряме транспортування (38,6 %) [9].

В умовах економічної і політичної кризи в країні відмічається тенденція до скорочення масштабів угод в торгівлі, тобто зниження ділової активності у B2B сегменті. Це призводить до скорочення кількості великогабаритних відправок, а відтак і збільшення вартості доставки одиниці продукції. Намітилась така тенденція, що на фоні збереження достатнього рівня затребуваності автомобільних *FTL (Full Truck Load)* і контейнерних *FCL (Full Container Load)* перевезень, помітно зріс попит на збірні перевезення *LTL (Less than Truck Load)* та *LCL (Less than Container Load)*, коли в одному автомобілі чи контейнері зібрані вантажі від різних відправників і адресовані різним отримувачам.

Одним із напрямів зниження логістичної складової у ціні реалізації товарів може стати і більш активне використання річкового транспорту, який характеризується нижчою собівартістю транспортування. Насамперед, це актуально в ланцюгах поставки, що передбачають залізничні перевезення. З урахуванням тенденції до контейнеризації перевезень, річковий транспорт може стати хорошою альтернативою і автомобільному.

На сучасному етапі вже є певні зрушення, що могли б свідчити про тенденцію до зниження логістичних витрат у торгівлі. 2015 рік ознаменувався зниженням цін на логістичні послуги в доларовому

еквіваленті, хоча динаміка відрізнялась залежно від каналу доставки. Найменше змінились ціни на перевезення авіатранспортом, за ним ідуть автомобільні перевезення, а найбільш помітно, більш ніж вдвічі, знизилась доларові розцінки на морські контейнерні перевезення [14].

**Висновки.** Можливості стримування росту споживчих цін в Україні за рахунок оптимізації системи логістичного забезпечення торгівлі значною мірою залежать від рівня розвитку національного ринку логістичних послуг, що через високий рівень залежності від інфраструктурної, інвестиційної, політичної і правової складових, передбачає наявність, насамперед, політичної волі у вирішенні проблем функціонування транспортно-логістичного комплексу країни. Це стосується, наприклад, і прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт», і створення правового поля для державно-приватного партнерства, і формування сприятливого інвестиційного клімату, й активізації процесів адаптації транспортно-логістичного комплексу країни до міжнародних стандартів, насамперед Європейського Союзу.

Логістичні оператори і торговельні підприємства безпосередньо займаються питаннями модернізації, автоматизації, впровадження інновацій у логістичні процеси, орієнтовані на підвищення якості та зниження вартості логістичного обслуговування торговельних потоків.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Калюжний В. Механізм розвитку та протидії інфляції в Україні. Економіст. 2008. № 6. С. 16–22.
2. Круш П. В. Інфляція: суть, форма та її оцінка. Київ : Центр учб. л-ри, 2010. 288 с.
3. Николишин Ю. І. Аналіз інфляційних процесів у незалежній Україні. Інноваційна економіка. 2013. № 8. С. 284–289.
4. Марцин В. С. Деякі підходи до регулювання інфляційних процесів на сучасному етапі розвитку економіки. Економіка розвитку. 2013. №1 (65). С. 42–48.
5. Щербак А. Як приборкати інфляцію в Україні? Економіст. 2008. № 9. С. 43–45.
6. Буэрсокс Доналд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. ; пер. с англ. Н. Р Барышниковой, Б. С. Пинскера. М. : ОЛИМА-БИЗНЕС, 2008. 638 с.
7. Григорак М. Ю. Principles of outsourcing influence estimation on efficiency of industrial enterprises activity. Економіка: реалії часу. 2012. № 3–4(4–5). С. 28–32.
8. Малиндретос Г. Транспортная логистика и интермодальные перевозки. Одеса : Астропринт, 2004. 164 с.
9. Сергеев В. И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом. Логистика и управление цепями поставок: науч.-аналит. журнал. № 5 (52). URL : <http://lscm.ru/index.php/ru/po-rubrikam/item/1177>.
10. Обсяг роздрібного товарообороту підприємств у 2016 році. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
11. Основні показники роздрібної торгівлі. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Індеси споживчих цін на товари та послуги у 2002–2016 рр. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. Індекс інфляції (Україна). URL : <http://index.minfin.com.ua/index/inf1>.
14. Под двери: чем живет рынок логистики в Украине. URL : <https://delo.ua/business/pod-dveri-314222>.

15. Частка продажу споживчих товарів, які вироблені на території України, через торгову мережу підприємств. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
16. Гошовский И. Логистика «Кернел» и МХП : цифры. Порты Украины. 8 декаб. 2016 г. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-kernel-i-mkhp-tsifyr>.
17. Артеменко О. Навіщо потрібні кризові менеджери, коли в країні й так криза? Дзеркало тижня. Україна. 2017. 14 січ.
18. Баженов М. Логистика экспорта зерна Украины: взгляд *Soufflet Group*. Порты Украины. 2017. 13 февр. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-eksporta-zerna-ukrainy-vzglyad-soufflet-group>.
19. Муравский А. Почему перевозка зерна в контейнерах наращивает обороты? Порты Украины. 2017. 14 февр. URL : <http://ports.com.ua/articles/pochemu-perevozka-zerna-v-konteynerakh-nabiraet-populyarnosti>.

Стаття надійшла до редакції 11.04.2017.

**Kharsun L. Logistic tools to resist inflation.**

**Background.** *The trade was and remains the original indicator of the crisis in the economy of Ukraine. Main problem it faces today is the falling of the real incomes and purchasing power of population. As a result, on the example of trading companies it is mostly possible to demonstrate the actualization of the search how to achieve competitive prices on goods and services during optimization of business processes on all length of logistic supply chains.*

**Analysis of recent researches and publications.** *Modern scientific literature is presented by the numerous publications, dedicated to the research of reasons and consequences of inflationary processes in Ukraine, and also search of ways of their inhibition. Very popular among home and foreign authors are the questions related to application of logistic approach in the all level management systems. At the same time, the role of logistics in the forming of the macroeconomic indexes, including rate of inflation, is not investigated enough.*

*The aim is to exposure the possibilities of the inflationary processes in trade inhibition by optimization logistic processes on trade enterprises and by improvement of logistic maintenance system of trade flows in Ukraine.*

**Materials and methods.** *Statistical data of Government service of statistics of Ukraine, publications of home and foreign scientists, practical authors and experts became the informative base of research. System, statistical and graphic methods in combination allowed to estimate the inflationary processes in Ukraine and to estimate the potential of their inhibition due to application of logistic approach in the trade flow management.*

**Results.** *Substantial reduction of physical commodity turnover volume is fixed in Ukraine. Among reasons of such situation should be admitted inflation. Considerable potential to the consumer prices decline can be found in the logistic charges reduction and in quality of logistics maintenance of trade improvement.*

*It was set that the price increase in the group of the food stuffs presented mainly by the commodities of home production was greater. Therefore basic possibilities of the inflationary pressure on trade decline should be found in internal logistics charges.*

**Conclusion.** *On the whole, the consumer price inhibition due to logistic optimization mostly depends on the level of national logistics services market development in Ukraine. Also logistic operators and trade enterprises must pay considerable attention to the questions of modernization, automation, introduction of innovations in the logistics processes oriented on upgrading of quality and decline of charges of logistic trade flows maintenance.*

**Keywords:** logistic, inflation, consumer prices, retail commodity turnover, logistic constituent, logistic maintenance of trade.



## REFERENCES

1. Kaljuzhnyj V. Mechanizm rozvytku ta protydii' infljacji' v Ukraini. Ekonomist. 2008. № 6. S. 16–22.
2. Krush P. V. Infljacija: sut', forma ta i'i' ocinka. Kyi'v : Centr uchb. l-ry, 2010. 288 s.
3. Nykolyshyn Ju. I. Analiz infljacijnyh procesiv u nezalezhnij Ukraini. Innovacijna ekonomika. 2013. № 8. S. 284–289.
4. Marcyn V. S. Dejaki pidhody do reguljuvannja infljacijnyh procesiv na suchasnomu etapi rozvytku ekonomiky. Ekonomika rozvytku. 2013. №1 (65). S. 42–48.
5. Shherbak A. Jak pryborkaty infljaciju v Ukraini? Ekonomist. 2008. № 9. S. 43–45.
6. Bujersoks Donald Dzh. Logistika: integrirovannaja cep' postavok. ; per. s angl. N. R Baryshnikovoj, B. S. Pinsker. M. : OLIMA-BIZNES, 2008. 638 s.
7. Grygorak M. Ju. Principles of outsourcing influence estimation on efficiency of industrial enterprises activity. Ekonomika: realii' chasu. 2012. № 3–4(4–5). S. 28–32.
8. Malindretos G. Transportnaja logistika i intermodal'nye perezovki. Odesa : Astroprint, 2004. 164 s.
9. Sergeev V. I. Obshhie tendencii razvitija logisticheskikh centrov za rubezhom. Logistika i upravlenie cepjami postavok: nauch.-analit. zhurnal. № 5 (52). URL : <http://lscm.ru/index.php/ru/po-rubrikam/item/1177>.
10. Obsjag rozdribnogo tovarooborotu pidpryjemstv u 2016 roci. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
11. Osnovni pokaznyky rozdribnoi' torgivli. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Indeksy spozhyvchyh cin na tovary ta posludy u 2002–2016 rr. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. Yndeks ynfljacyy (Ukrayna). URL : <http://index.minfin.com.ua/index/inf>.
14. Pod dveri: chem zhivet rynek logistiki v Ukraine. URL : <https://delo.ua/business/pod-dveri-314222>.
15. Chastka prodazhu spozhyvchyh tovariv, jaki vyrobleni na terytorii' Ukrainy, cherez togovu merezhu pidpryjemstv. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
16. Goshovskij I. Logistika «Kernel» i MHP : cifry. Porty Ukrainy. 8 dekab. 2016 g. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-kernel-i-mkhp-tsifry>.
17. Artemenko O. Navishho potribni kryzovi menedzhery, koly v krai'ni j tak kryza? Dzerkalo tyzhnja. Ukraini. 2017. 14 sich.
18. Bazhenov M. Logistika jeksporta zerna Ukrainy: vzgljad Soufflet Group. Porty Ukrainy. 2017. 13 fevr. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-eksporta-zerna-ukrainy-vzglyad-soufflet-group>.
19. Muravskij A. Pochemu perezovzka zerna v kontejnerah narashhivaet oboroty? Porty Ukrainy. 2017. 14 fevr. URL : <http://ports.com.ua/articles/pochemu-perezovzka-zerna-v-konteynerakh-nabiraet-populyarnosti>.

УДК 338.47:330.161(477)

**МИХАЙЛИЧЕНКО Катерина,**

к. е. н., с. н. с., завідувач сектору з питань розвитку транспортної інфраструктури  
відділу безпеки реального сектору економіки  
Національного інституту стратегічних досліджень

## ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ У НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСАХ УКРАЇНИ

*Проаналізовано стратегії розвитку транспортних систем провідних країн світу, на основі яких запропоновано стратегічну мету розвитку транспортного сектору України на найближчі 15 років. Визначено пріоритети державної політики, реалізація яких забезпечить швидкий вихід транспортної галузі із кризи та надасть необхідний імпульс для подальшого її розвитку.*

*Ключові слова:* транспортний сектор, державна політика, національні інтереси України, структурні реформи, ринок, конкуренція.

*Михайличенко Е. Транспортная стратегия в национальных интересах Украины. Проанализированы стратегии развития транспортных систем ведущих стран мира, на основании которых выработаны предложения относительно стратегических целей развития транспортного сектора Украины на ближайшие 15 лет. Определены приоритеты государственной политики, реализация которых обеспечит быстрый выход транспортной отрасли из кризиса и даст необходимый импульс для дальнейшего ее развития.*

*Ключевые слова:* транспортный сектор, государственная политика, национальные интересы Украины, структурные реформы, рынок, конкуренция.

**Постановка проблеми.** Наприкінці 2016 р. Міністерством інфраструктури України спільно з проектом технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» проведено круглий стіл з питань оновлення Національної транспортної стратегії України до 2030 року [1]. У рамках заходу громадськості презентовано концепцію Національної транспортної стратегії (НТС) до 2030 року, обговорення якої виявило доцільність підключення до формування основних її положень, думок та пропозицій експертів, науковців та представників бізнесу. Зважаючи на це, доцільно запропонувати підхід до формування оновленої НТС України до 2030 р., який ґрунтується на врахуванні умов загострення боротьби між державами за транспортно-логістичне домінування, а також уточнити мету НТС та пріоритети розвитку транспортного сектору, реалізація яких дозволить здійснити ефективні,

---

© Михайличенко К., 2017

економічні, структурні, організаційні, технологічні та інституційні перетворення на транспорті, забезпечить швидкий вихід транспортної галузі з кризи та надасть необхідний імпульс для її подальшого розвитку у перспективі найближчих 15 років.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичним та практичним аспектам перспективного розвитку транспортного сектору економіки приділяється багато уваги у науковій літературі, що пов'язано з необхідністю забезпечення ефективної роботи національної транспортної системи у період відновлення економічного зростання, глобалізації світового виробництва та міжнародної торгівлі. Ю. Цветова, М. Макаренко, А. Лашко, Г. Ейтутіс приділяють увагу питанням розвитку залізничного транспорту [2–3], О. Котлубай, А. Филипенко та В. Баришнікова [4–5] – проблемам реформування портового господарства, А. Новікова і Т. Блудова – інтеграції національної транспортної системи до європейської, розвитку транзитного потенціалу країни [6–7].

Вчені досліджують окремі види транспорту, виходячи з особливостей функціонування кожного з них, акцентуючи увагу на реформуванні та стратегіях розвитку окремо залізничного, морського, авіаційного, автомобільного транспорту, хоч і наголошують на необхідності максимальної взаємодії між ними. При цьому невирішеною залишається проблема формування стратегії розвитку НТС України як важливого чинника забезпечення економічної безпеки держави та драйвера економічного зростання, яка була б здійснена в контексті реалізації далекосяжних транспортних стратегій, спрямованих на забезпечення національних економічних і політичних інтересів країн, безперешкодного доступу до світових товарних ринків.

**Метою** статті є уточнення цілей та пріоритетів державної політики розвитку транспортного сектору України на найближчі 15 років.

**Матеріали та методи.** Автором використані загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, зокрема індукція і дедукція, методи системного підходу і порівняльного економічного аналізу, узагальнення й аналітичного групування. Інформаційною базою стали праці вітчизняних науковців та матеріали Державної служби статистики України.

**Результати дослідження.** Епоха колоніалізму скінчилася разом із ХХ століттям, коли слабо розвинені країни Азії, Африки та Латинської Америки звільнилися від колоніальної залежності та стали на шлях самостійного розвитку. Проте прагнення окремих держав світу до економічного домінування на певній території не зникли. У сучасному світі боротьба за доступ на ринки енергетичних ресурсів, сировини, робочої сили, збуту готової продукції, а, відтак, і за транспортно-логістичне домінування на основних напрямках руху вантажопотоків, що забезпечує безперешкодний доступ на товарні ринки, видозмінюється. Агресивні дії провідних держав світу щодо сусідніх країн набувають більш завуальованої форми гібридних війн, які мають

різні прояви, у тому числі обумовлюють появу і реалізацію нових транспортних стратегій.

Найгострішим виявом сучасної гібридної війни стали події на сході України, які привели до численних людських жертв, до втрати 20 % економічного потенціалу, територіальних втрат й загрожують втратою незалежності. В рамках цієї гібридної війни Росія намагається підірвати економіку України всіма доступними засобами та лишити нашу країну існуючих конкурентних переваг, однією з яких є розвинута транспортна інфраструктура, вихід до Чорного і Азовського морів, розгалужена система міжнародних транспортних коридорів.

Стратегія Росії полягає у досягненні домінування на всьому євразійському просторі. З цією метою вона проводить активну експансіоністську економічну політику в рамках створеного нею Євразійського економічного союзу (ЄАЕС), намагаючись якомога активніше долучитися до китайської ініціативи «Новий Шовковий шлях». У червні 2016 р. на міжнародному економічному форумі в м. Петербург Росія висунула ідею великого партнерства в Євразії за участю країн ЄАЕС, Китаю, Індії, Пакистану, Ірану тощо, запропонувавши «інтеграцію інтеграцій» ЄАЕС, АСЕАН і ШОС [8].

Позиція Китаю щодо необхідності диверсифікації транспортних маршрутів при реалізації стратегічного проекту «Новий Шовковий шлях» дозволяє Росії розраховувати на допомогу Піднебесної у будівництві високошвидкісних автодоріг і залізничних шляхів, адже внаслідок дії санкцій та обвалу цін на нафту РФ гостро потребує інвестицій для виконання масштабних інфраструктурних проектів. Натомість, в обмін на фінансову допомогу, Китай намагається отримати контроль над російською транспортною інфраструктурою, посилюючи залежність Росії від себе.

Транспортна стратегія Китаю має зміцнити роль Азії як нового світового економічного центру та забезпечити його Китаю в цьому регіоні. Відтворення Великого Шовкового шляху, що в давні часи з'єднував Китай із країнами Європи, має активізувати торговельні зв'язки Азії, Європи та Близького Сходу та убезпечити економіку Китаю від наявних ризиків та викликів за рахунок формування розгалуженої мережі трансконтинентальних залізничних і автомобільних шляхів, розбудови регіональної портової інфраструктури. Для реалізації даної стратегії Китай у 2015 р. створив спеціальний Фонд «Шовковий шлях» з бюджетом 40 млрд дол. США, який постійно розширює географію фінансування інфраструктурних проектів [9].

За підсумками Всесвітнього економічного форуму, що відбувся у швейцарському Давосі у січні 2017 р., відкрилася нова реальність, в якій Китай стає стрижнем світової економічної стабільності, бо виступає на захист економічної глобалізації і міжнародної співпраці у вирішенні проблем, які загрожують світовому процвітанню і економічному зростанню. Проект «Новий Шовковий шлях» все більше нагадує «План

Маршалла», який лідер КНР подає як амбітну програму зовнішньої допомоги, що принесе інвестиції, економічне зростання і відкриє торговельні шляхи до світових ринків країнам, що розвиваються [10].

Стратегія ЄС стосовно розвитку транспортного сектора [11] орієнтована насамперед на внутрішні потреби країн Європи. Вона полягає у створенні найкращих умов для функціонування єдиного європейського ринку шляхом формування мультимодальної Транс'європейської транспортної мережі (*TEN-T*) та задля блага всіх громадян, економіки і суспільства зробити європейську транспортну систему ресурсоефективною (яка заощаджує всі види ресурсів, насамперед енергетичні), економічно ефективною, фінансово стійкою; безпечною, а також та екологічно дружньою (тобто звести до мінімуму вплив транспортних засобів на клімат і навколишнє середовище).

Отже, Україна потребує розробки власної національної транспортної стратегії, яка в умовах гібридної війни, боротьби держав за транспортно-логістичне домінування та загострення конкуренції на ринку міжнародних перевезень, забезпечить реалізацію своїх національних інтересів, визначивши мету, принципи та пріоритети державної транспортної політики на найближчі 15 років. Виведення економіки України з кризового стану, зміцнення обороноздатності держави, вирішення багатьох соціально-економічних завдань, які стоять перед державою, мають базуватися на політиці динамічного й ефективного розвитку транспортного сектору економіки.

Натомість ми продовжуємо керуватися застарілими дороговказами [12], які не працюють в умовах довготривалої економічної кризи, військового конфлікту на сході країни, розпочатих широкомасштабних структурних реформ, зміни стратегічних партнерів на міжнародній арені. Транспортна стратегія України на період до 2020 р. не враховує європейський вибір країни, формалізований у ратифікованій Угоді про асоціацію України з ЄС у 2014 р. [13] та створенні зони вільної торгівлі з ЄС з 1 січня 2016 р., не зважає на обмежувальні санкції РФ проти України щодо українського експорту і прямого транзиту територією Росії [14].

У презентованій Мінінфраструктури концепції Національної транспортної стратегії України до 2030 року спільно з проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» [15] визначено п'ять пріоритетів нової Транспортної стратегії України:

- ефективність державного управління транспортним сектором;
- надання якісних послуг з перевезень;
- забезпечення стабільного фінансування транспортної галузі;
- підвищення безпеки та надійності перевезень;
- поліпшення міської мобільності та регіональної інтеграції України.

Визначено також загальну мету та принципи державної транспортної політики. Акцентовано увагу на тому, що нова Транспортна стратегія України формуватиметься на основі стратегії сталого розвитку «Україна 2020» та вимог щодо розвитку транспортного сектору, визначених Угодою про асоціацію. Вона враховуватиме основні положення Стратегії сталого розвитку ЄС «Європа 2020», напрями європейської транспортної політики, визначені у Білій книзі ЄС – Транспорт [11], а також вимоги щодо розвитку національної транспортної системи в межах ініціатив регіонального співробітництва.

Аналіз документа засвідчив, що у презентованому варіанті Концепції мета та пріоритети розвитку транспортного сектору на перспективу сформульовані дуже загально і потребують уточнення. Структура стратегії не повною мірою відповідає встановленим вимогам до розроблення стратегій [16].

Але головним недоліком є те, що стратегія у запропонованому вигляді не дозволить змінити сутність деструктивних тенденцій та вирішити основні проблеми, характерні для сучасного транспорту України – технологічної відсталості та неефективності роботи транспортних підприємств, високого ступеня фізичного і морального зносу основних фондів, відсутності фінансування для відтворення та модернізації рухомого складу та інфраструктури, низької якості та високої вартості транспортних послуг, втрати транзитних вантажопотоків, які дедалі частіше спрямовуються в обхід території України.

Для розв'язання системних проблем не передбачені нові шляхи та ефективні механізми. Не визначені базові принципи функціонування національної транспортної системи, які дозволять перетворити її на ефективну складову української економіки та потужного партнера на ринку міжнародних транспортних послуг. Презентація показала, що запропонований варіант Концепції не відповідає на головне питання – в якому напрямі розвиватиметься транспортна система України у найближчі 15 років і за рахунок чого вона вийде на якісно новий рівень, що відповідатиме міжнародним стандартам.

Відсутність по-справжньому стратегічного бачення наразі є головною проблемою розвитку не лише транспортного сектору, але всієї держави, що заважає її прогресивному розвитку та виведенню з економічної кризи не менше, ніж тотальна корупція та війна на сході країни. Важко говорити про стратегічне планування розвитку транспорту без чіткої стратегії розвитку економіки країни на найближчі 15 років, особливо якщо розглядати транспорт як похідну від економіки реального сектору і торгівлі. Не слід покладатися на думку західних експертів, які дбають про інтереси власних держав, а з українськими реаліями недостатньо обізнані.

Реальні проблеми у розвитку існуючої транспортної системи доволі помітні. Серед 100 найбільших державних держпідприємств країни, 22 – відносяться до транспортного сектору економіки,

20 – перебувають безпосередньо в сфері управління Мініфраструктури. Державні транспортні підприємства є другою (після енергетики) за вартістю активів і першою за чисельністю працюючих ланкою державного сектора економіки України. Вони формують четверту частину доходів і значною мірою впливають на загальну рентабельність державного сектору. Зокрема, найбільші державні транспортні компанії – ПАТ «Укрзалізниця» і ДАК «Укравтодор» у 2015 р. були збитковими (16,8 млрд грн і 216 млн грн збитків відповідно) [17].

Знижуються обсяги перевезень сьогодні не лише через тривалу фінансово-економічну кризу, військові дії на сході країни та економічну агресію Росії, але й внаслідок неефективної роботи підприємств транспортного сектору, які не можуть забезпечити належний рівень сервісу, швидкість перевезень, збереження вантажів, привабливі тарифні умови.

На залізничному транспорті у 2016 р. критична ситуація з кількістю доступного рухомого складу, що різко скорочується через зношеність. Нестача локомотивів і дефіцит палива загрожували зірвати експортні зобов'язання ключових вантажовідправників і, фактично, паралізувати економіку країни в цілому. За підсумками року залізничним транспортом України перевезено 344,1 млн т вантажів, що на 1,7 % менше порівняно з 2015 р. Наявний транзитний потенціал України використовується лише на 20 %. У 2016 р. обсяги транзиту залізницями України обвалилися на 30,2 % порівняно з попереднім роком і склали 11,2 млн т, що становить 5 % від усієї вантажної бази Укрзалізниці [18].

Морськими портами України у 2016 р. сумарно перевантажено 131,7 млн т вантажів, що на 9 % менше порівняно з аналогічним періодом 2015 р. Десять з тринадцяти портів, включаючи всі порти Великої Одеси, знизили обсяги перевалки вантажів. Портами України в минулому році перероблено 10,3 млн т транзитних вантажів, тоді як у 2013 р. – 25,1 млн т, тобто лише за три останніх роки обсяги переробки транзитних вантажів скоротилася в 2,4 рази [19].

В цій ситуації необхідно, *по-перше*, відштовхнутися від загально-світових тенденцій розвитку економіки, які характеризуються уповільненням темпів світового економічного зростання в цілому, й Китаю зокрема; переміщенням центрів споживання в Європу та Північну Америку, а центрів виробництва – до країн Азії, Африки та Латинської Америки, що швидко розвиваються; збільшенням у виробництві товарів частки високотехнологічних виробництв, які продукують товари з меншими витратами матеріалів та високою доданою вартістю. Розуміння цих процесів підкаже, в якому напрямі будуть переміщуватися транснаціональні товаропотоки сировини та готової продукції, які вимоги до логістики, умов і безпеки перевезень вантажів диктуватиме споживач транспортних послуг. Урбанізація і зростання мобільності робочої сили збільшуватимуть попит на швидкісні пасажирські перевезення, боротьба з негативними кліматичними змінами – на екологічний транспорт.

*По-друге*, структура економіки України, незалежно від зміни урядів і програм, змінюватиметься у напрямі зниження втручання держави в економіку, розвитку високоефективного сільськогосподарського виробництва, створення нових виробництв для поглибленої переробки та виготовлення кінцевої промислової продукції з високою доданою вартістю, розвитку міжгалузевого співробітництва, виведення застарілих потужностей та впровадження у виробництво нових технологій, зниження енергоємності ключових секторів економіки, зменшення ролі східних регіонів у формуванні ВВП країни. Зазначене змінить обсяги і структуру вантажопотоків, логістику внутрішніх та зовнішніх перевезень, баланс видів транспорту, задіяних у перевезеннях. У зовнішній торгівлі України переорієнтація на країни ЄС, Азії, Африки, Америки потребуватиме участі транспортної системи України у нових транспортно-логістичних ланцюгах поставок, а максимальне використання транзитного потенціалу країни – у диверсифікації маршрутів в обхід території Росії.

Найбільш правильним у моделюванні національної стратегії розвитку транспорту – усвідомити, яку роль йому буде відведено у забезпеченні економічного зростання і безпеки країни. У найближчі 15–20 років державна політика щодо розвитку транспортного сектору має виходити з необхідності його перетворення на системоутворюючий складник національної економіки, що дозволить поставити на «стійкі рейки» всю вітчизняну економіку і стане реальною альтернативою існуючому сьогодні монопрофільному шляху розвитку вітчизняної економіки на базі експортоорієнтованих галузей. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури повинна формувати «каркас» території, що слугуватиме базою для відновлення виробничих зв'язків між підприємствами, територіального поділу праці, зумовить динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни загалом, забезпечить цілісність країни шляхом вирівнювання економічного розвитку регіонів та модернізації національної мережі міжнародних транспортних коридорів, інтегрованої у транспортні системи Європи та Азії.

Стратегія – це документ, який має визначити довгостроковий вектор розвитку транспортного сектору України з урахуванням майбутніх викликів і загроз внутрішнього та зовнішнього характеру. Визначені пріоритети його розвитку повинні забезпечити очікуваний вихід галузі з кризи та надати необхідний імпульс для подальшої модернізації, дозволити запровадити дієві заходи державної політики та здійснити низку ефективних економічних, структурних, організаційних, технологічних та інституційних перетворень на транспорті.

Враховуючи оновлену НТС України на період до 2030 р., слід визначити головні пріоритети розвитку транспортного сектору України.

Впровадження ринкових відносин замість квазіринкових, заснованих на ручному управлінні і значному втручанні держави в економіку,



має передбачати повне відокремлення господарського управління від державного на підприємствах транспорту, відмову від монополії і державного регулювання в сферах діяльності, які є конкурентними, поширення ринкових механізмів конкуренції та самоорганізації транспортних підприємств.

Ефективність роботи державного сектору має підвищуватися при одночасному скороченні його частки. Важливо запровадити справедливу конкуренцію між державними і недержавними транспортними підприємствами.

Забезпечення високої продуктивності та економічної ефективності роботи транспортних підприємств дозволить їм гідно конкурувати на міжнародному ринку і допоможе відкрити внутрішній ринок транспортних послуг.

Досягнення фінансової стійкості та самоокупності роботи транспортних підприємств повинно створити умови для оновлення власного рухомого складу та відтворення застарілої транспортної інфраструктури на паритетних із державою та приватними інвесторами засадах.

Сприяння інноваційному розвитку транспортної галузі шляхом докорінного і всеохоплюючого технічного переоснащення підприємств галузі, впровадження сучасні інформаційні та перевізні технології. Реалізація інноваційних структурних зрушень мають формувати прогресивну організаційно-правову модель функціонування транспортного сектору України. Це потребує стимулювання інноваційної активності транспортних підприємств, залучення приватного капіталу для впровадження технічних інновацій на транспорті, посилення науково-технічного забезпечення розвитку галузі.

Збалансованість та взаємодія всіх видів транспорту в національній транспортній системі суттєво підвищить ефективність її роботи, сприятиме більш раціональному використанню інвестиційних ресурсів під час реалізації проектів щодо модернізації транспортної інфраструктури, дозволить максимізувати суспільні вигоди шляхом зменшення енергоспоживання та негативного впливу транспорту на довкілля.

Розвиток мультимодальних перевезень має відбуватися на основі ліквідації відомчої та технологічної роз'єднаності роботи залізниць, портів, автомобільного і річкового транспорту. Забезпечення управління перевезеннями як нерозривного процесу, ефективність якого пов'язана з комплексним використанням всіх видів транспорту та постійних устроїв транспортної мережі, розбудови мережі вантажних митних комплексів і логістичних центрів у зоні крупних транспортних вузлів.

Переоснащення ринку транспортно-логістичних послуг, зумовлене світовою тенденцією щодо підвищення ролі транспортної логістики в організації руху товарів, формування ланцюгів поставок товарів за умови скоординованої взаємодії постачальників, перевізників, експедиторів та споживачів транспортних послуг.

Підтримка на високому рівні техніко-технологічних міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України, дозволить включити національну транспортну до міжнародної транспортно-логістичної системи і забезпечить її конкурентоспроможність на ринку обслуговування міжнародних транспортних потоків.

Важливою стає інтеграція національних транспортних шляхів у Транс'європейську транспортну мережу *TEN-T* та забезпечення розбудови їх інфраструктури згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків.

Диверсифікація у формуванні міжнародних транспортних маршрутів, що проходять територією України на напрямках Схід–Захід і Північ–Південь з урахуванням агресивної економічної політики Росії щодо України, військових дій на сході країни диктує необхідність формування нових маршрутів у зв'язку зі зміною стратегічних партнерів і географічної структури зовнішньої торгівлі України.

Запровадження стратегії «зеленого» розвитку транспортного сектору ґрунтується на взаємопов'язаних аспектах державної транспортної та екологічної політики, формуванні нової транспортної стратегії в межах критичних місцевих, регіональних, національних та глобальних екологічних порогів.

Реалізація визначених стратегічних цілей та пріоритетів розвитку транспортного сектору можлива лише шляхом кардинального прискорення процесу його реформування та мобілізації всіх наявних інвестиційних ресурсів у розбудову транспортної інфраструктури на новій технологічній основі.

Успішна реалізація структурних реформ на транспорті нині є ключовим фактором відновлення галузі, який значно підживить процес економічного зростання та сприятиме руху України у європейському напрямку. Для цього необхідно якомога швидше завершити формування законодавчої бази, необхідної для реалізації структурних реформ на залізничному, водному, автомобільному транспорті, зміцнити інституційні та організаційно-економічні засади державного управління транспортним сектором економіки, продовжити реформування державних корпорацій та підприємств транспортного сектору щодо підвищення ефективності їх роботи та зміцнення фінансово-економічного стану; знизити боргову залежність та звести до мінімуму прояви корупції, активізувати роботу з імплементації норм європейського права у транспортне законодавство України відповідно до обов'язків, взятих Україною в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Швидкість і результативність у проведенні структурних реформ створять умови для залучення іноземних інвестицій, кредитних ресурсів та приватного капіталу у розвиток транспортного сектору та будівництво стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури, сприятимуть фінансовому оздоровленню транспортних підприємств, завдяки чому вони зможуть акумулювати власні кошти для реалізації перспективних

інноваційно-інвестиційних проектів, оновлення парку транспортних засобів, впровадження нових перевізних технологій.

Головними індикаторами досягнення стратегічних цілей розвитку транспортного сектору у довгостроковій перспективі стануть стабільний річний приріст на рівні 3–4 % обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом, зріст на рівні 5–6 % річних обсягів перевезень вантажів річним транспортом, максимальне завантаження потужностей морських торговельних портів, зростання пасажирських перевезень авіаційним транспортом на рівні 5–7 % річних, суттєве зменшення транспортної складової в ціні продукції та рівня фізичного зносу основних фондів транспортного сектору економіки, зменшення середнього віку транспортних засобів, включаючи середній вік літаків українських авіакомпаній, автомобілів, власниками яких є фізичні та юридичні особи, кардинальне оновлення парку вагонів та локомотивів на залізничному транспорті, зменшення енергоспоживання та запровадження європейських екологічних стандартів до транспортних засобів.

Реалізація визначених цілей і пріоритетів оновленої НТС України до 2030 р. гарантуватиме стійкість і високий рівень конкурентоспроможності національної транспортної системи, створить умови для безперебійного постачання сировини, матеріалів, готової продукції для потреб економіки, забезпечать розвиток внутрішньої і зовнішньої торгівлі шляхом виходу на нові товарні ринки й розширення присутності на існуючих, розширять географію туристично-рекреаційних послуг та зміцнить позиції України на міжнародному ринку транспортних послуг.

**Висновки.** Стратегічною метою розвитку транспортного сектору України має бути створення конкурентного внутрішнього ринку транспортних послуг та побудова комплексної, збалансованої за видами, ефективної національної транспортної системи, здатної задовольняти всі потреби суспільства у перевезеннях, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, знизити транспортні витрати у вартості продукції, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, яка стане конкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг і дозволить реалізувати транзитний потенціал України.

Нова НТС України має вказати довгостроковий вектор розвитку транспортного сектору країни у системі сучасних викликів та загроз внутрішнього і зовнішнього характеру, враховуючи прогнозовані структурні зрушення в економіці країни та результати впровадження реформ в транспортному секторі, забезпечити безальтернативність інноваційного шляху розвитку транспортної галузі України.

Впровадження нової НТС дозволить сформувати конкурентний внутрішній ринок транспортних послуг та побудувати комплексну, збалансовану за видами, ефективну систему, здатну задовольняти в повному обсязі потреби суспільства у перевезеннях та бути конкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Матеріали круглого столу з питань оновлення Національної транспортної стратегії України до 2030 року. URL : <http://mtu.gov.ua/content/krugliy-stil-z-pitan-onovlennya-nacionalnoi-transportnoi-strategii-ukraini-do-2030-roku.html>
2. Цветов Ю. М., Макаренко М. В., Лашко А. Д. та ін. Залізничний транспорт України на порозі реформування. Київ : ДЕДУТ, 2008. 189 с.
3. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України. Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. 240 с.
4. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України ; за заг. ред. О.М. Котлубая. Одеса : ІПРЕЕД, 2011. 427 с.
5. Филипенко А. О., Баришнікова В. В. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації. Одеса : Феникс, 2013. 168 с.
6. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ : НІПМБ, 2003. 494 с. С. 78.
7. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ : НІПМБ, 2006. 274 с.
8. Сайт «Центр транспортних стратегій». URL : <http://cfts.org.ua>.
9. Новый Шелковый путь. Китай запускает глобальный инфраструктурный проект URL : <http://korrespondent.net/world/3509757-novy-shelkovyi-put-kytai-zapuskayet-hlobalnyi-ynfrastrukturnyi-proekt>.
10. Западные СМИ: выступление лидера Китая в Давосе – новая реальность для мира. URL : <http://glavred.info/ekonomika/zapadnye-smi-vystuplenie-lidera-kitaya-v-davose-novaya-realnost-dlya-mira-413150.html>.
11. Біла книга ЄС – Транспорт. URL : [http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white\\_book\\_transport\\_2050\\_ukr\\_0.pdf](http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf).
12. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.». URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
13. Закон України від 16.09.2014 № 1678-VII. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.
14. Світова гібридна війна: український фронт : монографія ; за заг. ред. В. П. Горбуліна. Київ : НІСД, 2017. 496 с.
15. Ukraine National transport strategy update. Policy-Measures-Actions. Rational and approach. URL : [http://mtu.gov.ua/files/0\\_National\\_Transport\\_Strategy\\_Update\\_AASISTS\\_Project\\_DrAshraf\\_Hamed.pdf](http://mtu.gov.ua/files/0_National_Transport_Strategy_Update_AASISTS_Project_DrAshraf_Hamed.pdf).
16. Постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 932. Про затвердження Порядку розроблення регіональних стратегій розвитку і планів заходів з їх реалізації, а також проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації зазначених регіональних стратегій і планів заходів. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/932-2015-%D0%BF>.
17. 100 найбільших держпідприємств України за 2015 рік. URL : <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=40a27e1b-8234-43d3-a37f-c4c752729fca&tag=FinansovaZvitnistPidprimstv>.
18. Вантажні перевезення у 2016 році. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
19. Показники роботи морських торговельних портів у 2016 році. URL : <http://uspa.gov.ua>.

*Стаття надійшла до редакції 09.03.2017.*

**Mykhailychenko K. Transport strategy in the national interests of Ukraine.**

**Background.** Now it is reasonable to offer an approach to developing the updated National transport system of Ukraine up to 2030 (NTS), which is based on considering the conditions of intensification of the struggle between States for transportation and logistics domination, and to define the purpose of NTS and the development priorities of the transport sector, the implementation of which will allow to carry out a series of effective economic, structural, organizational, technological and institutional reforms in the transport, will provide a quick exit of the transport sector from the crisis and will provide the necessary impetus for its development in the next 15 years.

**Analysis of recent researches and publications.** Scientists study certain types of transport, proceeding from the peculiarities of each of them, focusing on the reform and development strategies, separately rail, sea, air, road transport, although accent the need for maximum interaction between them. Thus the problem of formation of development strategy of Ukraine NTS as an important factor of economic security of the state and a driver of economic growth, which would be implemented in the context of the implementation of far-reaching transport policies to achieve national economic and political interests of the country and easy access to world commodity markets, remains unsolved.

The **aim** of this article is to develop additions to strategic objective and priorities of the state policy in development of transport sector of Ukraine for the next 15 years.

**Materials and methods.** The author used general scientific and special research methods, in particular induction and deduction, methods of system approach, comparative economic analysis, generalization and analytical groupings. The information base was the works of domestic scientists and materials of the State statistics service of Ukraine.

**The results of the study.** Today in the world the struggle of States unfolds for access to new product markets and expanding presence in existing ones as well as for transport and logistics dominance in the global, Intercontinental and regional directions of goods traffic, which will provide unhindered access to the markets of raw materials and finished products. The author analyzed the strategy of transport systems development of the leading countries on the basis of which was proposed the strategic goal of transport sector development of Ukraine for the next 15 years. It was defined the priorities of the state policy, implementation of which will ensure quick exit of the transport sector from the crisis and will give the necessary impetus for its further development.

**Conclusion.** The new transport strategy of Ukraine should assign the long-term vector of transport sector development of Ukraine in the system of modern challenges and threats, internal and external, needs to consider the anticipated structural shifts in the economy of the country and the results of the implementation of structural reforms in the transport sector, provide no alternative to innovative development of transport sector of Ukraine.

The introduction of the new NTS will allow to create a competitive internal transport market and to build a comprehensive, balanced by modes of transport, efficient national transport system that is able to satisfy in full the demands of society for transportation and to be competitive in the international market of transport services.

**Keywords:** transport sector, state policy, the national interests of Ukraine, structural reforms, market, competition.

## REFERENCES

1. Materialy kruglogo stolu z pytan' onovlennja Nacional'noi' transportnoi' strategii' Ukrainy do 2030 roku. URL : <http://mtu.gov.ua/content/krugliy-stil-z-pitan-onovlennya-nacionalnoi-transportnoi-strategii-ukraini-do-2030-roku.html>

2. Cvjetov Ju. M., Makarenko M. V., Lashko A. D. ta in. Zaliznychnyj transport Ukrai'ny na porozi reformuvannja. Kyi'v : DETUT, 2008. 189 s.
3. Ejtutis G.D. Teoretyko-praktychni osnovy reformuvannja zaliznye' Ukrai'ny. Nizhyn : Aspekt-Poligraf, 2009. 240 s.
4. Konkurentospromozhnist' ta stalyj rozvytok moregospodars'kogo kompleksu Ukrai'ny ; za zag. red. O.M. Kotlubaja. Odesa : IPREED, 2011. 427 s.
5. Fylypenko A. O., Baryshnikova V. V. Priorytety rozvytku moregospodars'kogo kompleksu Ukrai'ny v umovah globalizacii'. Odesa : Fenyks, 2013. 168 s.
6. Novikova A. M. Ukrai'na v systemi mizhnarodnyh transportnyh korydoriv. Kyi'v : NIPMB, 2003. 494 s. S. 78.
7. Bludova T. V. Tranzytnyj potencial Ukrai'ny: formuvannja ta rozvytok. Kyi'v : NIPMB, 2006. 274 s.
8. Сайт «Центр транспортных стратегий». URL : <http://cfts.org.ua>.
9. Novyj Shelkovyj put'. Kitaj zapuskaet global'nyj infrastruktornyj proekt URL : <http://korrespondent.net/world/3509757-novyi-shelkovyi-put-kytai-zapuskaet-hlobalnyi-ynfrastruktornyj-proekt>.
10. Zapadne SMI : vystuplenie lidera Kitaja v Davose – novaja real'nost' dlja mira. URL : <http://glavred.info/ekonomika/zapadne-smi-vystuplenie-lidera-kitaya-v-davose-novaya-realnost-dlya-mira-413150.html>.
11. Bila knyga JeS – Transport. URL : [http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white\\_book\\_transport\\_2050\\_ukr\\_0.pdf](http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf).
12. Rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrai'ny vid 20.10.2010 № 2174-r «Pro shvalennja Transportnoi' strategii' Ukrai'ny na period do 2020 r.». URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
13. Zakon Ukrai'ny vid 16.09.2014 № 1678-VII. Pro ratyfikaciju Ugody pro asociaciju mizh Ukrai'noju, z odnijej' storony, ta Jevropejs'kym Sojuzom, Jevropejs'kym spivtovarystvom z atomnoi' energii' i i'hnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi' storony. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.
14. Svitova gibrydna vijna: ukrai'ns'kyj front : monografija ; za zag. red. V. P. Gorbulina. Kyi'v : NISD, 2017. 496 s.
15. Ukraine National transport strategy update. Policy-Measures-Actions. Rational and approach. URL : [http://mtu.gov.ua/files/0\\_National\\_Transport\\_Strategy\\_Update\\_AASISTS\\_Project\\_DrAshraf\\_Hamed.pdf](http://mtu.gov.ua/files/0_National_Transport_Strategy_Update_AASISTS_Project_DrAshraf_Hamed.pdf).
16. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrai'ny vid 11.11.2015 № 932. Pro zatverdzhennja Porjadku rozroblennja regional'nyh strategij rozvytku i planiv zahodiv z i'h realizacii', a takozh provedennja monitoryngu ta ocinky rezul'tatyvnosti realizacii' zaznachenyh regional'nyh strategij i planiv zahodiv. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/932-2015-%D0%BF>.
17. 100 najbil'shyh derzhpidpryjemstv Ukrai'ny za 2015 rik. URL : <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=40a27e1b-8234-43d3-a37f-c4c752729fca&tag=FinansovaZvitnistPidprimstv>.
18. Vantazhni perevezennja u 2016 roci. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
19. Pokaznyky roboty mors'kyh torgovel'nyh portiv u 2016 roci. URL : <http://uspa.gov.ua>.

УДК 338.486.2(100):339.187.44

**ТКАЧУК Тетяна,**

аспірант кафедри готельно-ресторанного бізнесу

Київського національного торговельно-економічного університету

## МІЖНАРОДНІ ТУРИСТИЧНІ ПІДПРИЄМСТВА НА ВНУТРІШНЬОМУ РИНКУ ФРАНЧАЙЗИНГУ

*Досліджено та надано загальну характеристику міжнародних туристичних підприємств, що функціонують на ринку франчайзингу України; узагальнено та доповнено міжнародні показники оцінки ефективності туристичного підприємства; здійснено аналіз показників діяльності міжнародних туристичних підприємств з метою виявлення та використання основних трендів їх ефективності на вітчизняних підприємствах туристичного бізнесу, що розвиваються у системі франчайзингу.*

*Ключові слова:* франчайзинг, міжнародні туристичні підприємства, оцінка ефективності функціонування, франчайзингові туристичні мережі, ринок послуг України, міжнародні туристичні мережі.

*Ткачук Т. Международные туристические предприятия на внутреннем рынке франчайзинга. Исследовано и предоставлено общую характеристику международных туристических предприятий, функционирующих на рынке франчайзинга Украины; обобщены и дополнены международные показатели оценки эффективности туристического предприятия; осуществлен анализ показателей деятельности международных туристических предприятий с целью выявления и использования основных трендов их эффективности на отечественных предприятиях туристического бизнеса, развивающихся в системе франчайзинга.*

*Ключевые слова:* франчайзинг, международные туристические предприятия, оценка эффективности функционирования, франчайзинговые туристические сети, рынок услуг Украины, международные туристические сети.

**Постановка проблеми.** Формування франчайзингових відносин у туристичному бізнесі є актуальною практикою ведення підприємницької діяльності на світовому ринку послуг. Франчайзинг забезпечує швидкий старт функціонування туристичного підприємства, адаптовану бізнес-концепцію його стратегічного розвитку та мінімальний розмір необхідних інвестицій для франчайзі, а також територіальну експансію туристичного продукту, популяризацію туристичного бренда та налагодження професійних бізнес-відносин з партнерами для франчайзера.

Міжнародні франчайзингові мережі активно розвиваються як на світовому, так і на вітчизняному ринку туристичних послуг. Проте зниження рівня привабливості української туристичної франшизи у світі зумовлене факторами ризику для іноземних інвесторів, які гальмують розвиток міжнародних франчайзингових туристичних мереж (*ФТМ*) на території України, зокрема: політичні (нестабільна політична ситуація в країні, загострення політичних конфліктів на державному та міжнародному рівнях, відсутність належної законодавчої бази та її невідповідність міжнародним стандартам врегулювання франчайзингових відносин); економічні (нестабільна економічна ситуація в країні, коливання курсу валют, інфляція, недосконалість банкової та податкової систем, тіньова діяльність підприємств туристичного бізнесу, відсутність відповідного реформування); територіальні (втрата контролю над туристичним підприємством-франчайзі та депопуляризація його місця розташування); організаційно-соціальні (високий рівень безробіття, швидка зміна потреб споживачів, спотворення поняття франчайзингу у свідомості підприємців, недостатня забезпеченість кваліфікованими кадрами тощо).

Доцільно дослідити та проаналізувати ефективність діяльності міжнародних туристичних підприємств, що функціонують у системі франчайзингу на території України, для виявлення та застосування основних закономірностей ефективного розвитку вітчизняних туристичних мереж.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичним основам франчайзингу та його практичному застосуванню присвятили наукові праці багато вітчизняних та зарубіжних дослідників, зокрема: П. Забелін, Т. Гринько, О. Крупський, М. Мендельсон, Г. Мунін, А. Артеменко, Ю. Карягін, Ю. Кошиль, І. Рикова, Я. Сидоров, О. Трушенко, А. Шерман [1–8]. Поняття франчайзингу та франчайзингової мережі, зокрема у сфері туризму, досліджено у працях С. Мельниченко, Т. Ткаченко, С. Костіна, В. Самодай, А. Носової [9–12] та ін.

Теоретичні та практичні аспекти оцінювання ефективності діяльності міжнародних туристичних підприємств, які функціонують у системі франчайзингу на національному ринку послуг, досліджені недостатньо, що обумовило актуальність написання цієї статті.

**Мета** статті – дослідження та оцінка діяльності міжнародних туристичних підприємств, що функціонують у системі франчайзингу на території України з можливістю імплементації основних закономірностей їх ефективного розвитку у вітчизняному туристичному бізнесі.

**Матеріали та методи.** Методологічною основою наукового дослідження стали статистичний та графічний методи, а також методи синтезу, аналізу та систематизації, які у поєднанні дозволили оцінити ефективність діяльності міжнародних туристичних підприємств, що функціонують у системі франчайзингу на ринку послуг України. Інформаційною базою для дослідження стали праці вітчизняних та іноземних науковців, відповідні інтернет-джерела.



**Результати дослідження.** На території України розвиваються різні види туризму (подієвий, корпоративний, індивідуальний, екотуризм тощо), які представлені філіалами міжнародних туристичних мереж, проте найбільшу частку займає сегмент ділового туризму. Серед відомих міжнародних франчайзингових мереж у сфері ділового туризму, який сягає близько 30 % від усього українського ринку туристичних послуг, є *Carlson Wagonlit Travel*, *Hogg Robinson Group*, *BCD Travel*, *FCM Travel Solutions* [13]. Активно розвивають франчайзингові мережі такі туристичні підприємства світового масштабу, як *TUI Group*, *REWE Group*, *Thomas Cook Group*.

Серед міжнародних туристичних мереж, які функціонують у системі франчайзингу на українському ринку послуг, більшість – мережі, головні офіси яких зосереджені переважно у м. Києві. Їх загальну характеристику надано у *табл. 1*.

Ефективна діяльність туристичного підприємства франчайзера дозволяє зробити висновки щодо ефективного функціонування франчайзингової туристичної мережі. В міжнародній практиці для оцінювання ефективності функціонування туристичного підприємства, що входить до франчайзингової мережі, використовують такі основні показники:

- загальний дохід туристичного підприємства (*revenue*), у тому числі дохід від туроператорської діяльності у системі франчайзингу;
- чистий прибуток (*net profit*) та чиста заборгованість (*net debt*);
- прибуток до оподаткування та сплати відсотків (*EBIT*);
- прибуток до оподаткування та амортизації витрат (*EBITDA*);
- витрати (*expenses*), у тому числі від операційної та фінансової діяльності;
- ділова репутація підприємства (*goodwill*), що сформувалася внаслідок придбання, злиття або об'єднання підприємств. Ділова репутація туристичного підприємства-франчайзера містить наявність стабільних споживачів, вигідне територіальне розташування, визнання якості туристичного продукту, кількість та якість сформованих ділових партнерських відносин, рівень кваліфікованості та професійності персоналу тощо.

До зазначеної системи оцінки ефективності функціонування туристичного підприємства у системі франчайзингу доцільно додати та розрахувати показник операційної рентабельності, який розраховується співвідношенням прибутку до оподаткування і сплати відсотків за позиковими коштами та операційних витрат (*EBIT/операційні витрати*).

Аналіз фінансової звітності міжнародних туристичних підприємств у 2014–2016 рр., які працюють у системі франчайзингу на ринку послуг України [14–20], свідчить про ефективність їх діяльності.

Таблиця 1

## Міжнародні франчайзингові туристичні мережі на ринку послуг України

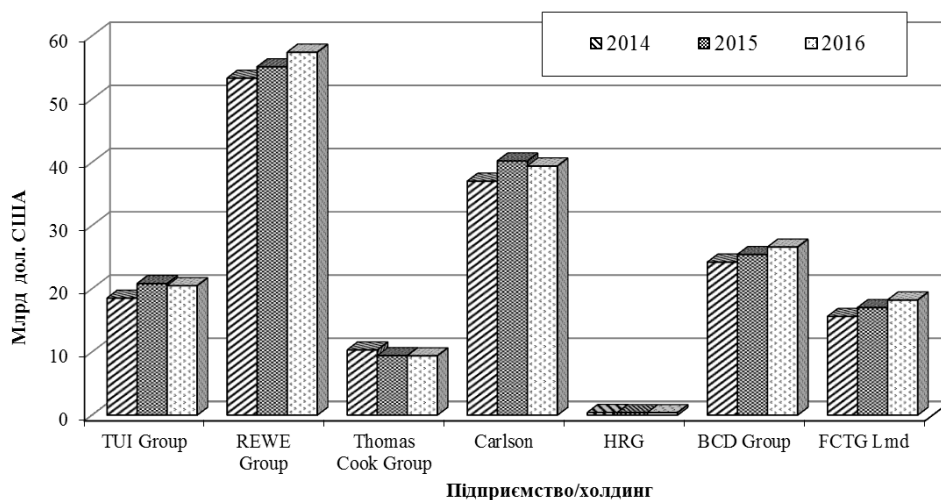
Назва туристичного підприємства/холдингу	Країна походження	Туристичний бренд	Діяльність в Україні		
			Назва представництва	Назва ФТМ	Місце локалізації головного офісу
<i>TUI Group</i>	Німеччина	більше 240	<i>TUI Ukraine</i>	<i>TUI</i> Турагенція	м. Київ
<i>REWE Group</i>		<i>ITS; Jahn Reisen; Travelix; Dertour; Meier's Weltreisen; ADAC Reisen; EXIM; Kuoni; Helvetic Tours; Apollo</i>	ТОВ "Телехаус-Київ Міжнародний туризм"	<i>DERTOUR</i> Україна	
<i>Hogg Robinson Group</i>	Великобританія	<i>Hogg Robinson Group</i>	<i>Sky Travel HRG Ukraine</i>	<i>Sky Travel HRG Ukraine</i>	м. Львів
<i>Thomas Cook Group</i>		<i>Thomas Cook Holidays; Airtours; Direct Holidays; Manos; Style Holidays; Flexible Trips; Club 18-30; Cresta; Cruise Thomas Cook; hotels4u.com; MyTravel; Sentido Hotels and Resorts; The Cruise Store; Thomas Cook Signature; Thomas Cook Sports; Elegant Resorts</i>	Трайдент	Трайдент Хіт	
<i>Carlson</i>	США	<i>Carlson Wagonlit Travel</i>	<i>Carlson Wagonlit Travel Ukraine</i>	<i>Carlson Wagonlit Travel Ukraine</i>	м. Київ
<i>BCD Group</i>	Нідерланди	<i>BCD Travel</i>	ТОВ "Телехаус-Київ Міжнародний туризм"	<i>BCD Travel Ukraine</i>	
<i>Flight Centre Travel Group Lmd</i>	Австралія	<i>FCM Travel Solutions; Corporate Traveller; Campus Travel; CiEvents; Stage&amp;Screen Travel Services; Student Flights; Escape Travel; Cruiseabout; Quickbeds; Liberty Travel; GoGo Worldwide Vacations&amp; Worldwide Traveler</i>	<i>FCM travel solutions</i> Україна	<i>FCM travel solutions</i> Україна	

Джерело: зведено автором за [14–20].

Найбільший дохід у 2016 р. серед досліджуваних підприємств отримав туристичний холдинг *REWE Group* (57,4 млрд дол. США, що на 4,2 % більше за попередній рік), оскільки у сфері міжнародної торгівлі та туризму є одним з найбільших німецьких об'єднань у Європі, маючи 8805 роздрібних торгових точок, у т. ч. 753 од. – у секторі подорожей та туризму. Він базується на чотирьох основних компонентах: чітко виражена ціль, дотримання основних цінностей, власне бачення та єдині принципи [15]. Дотримання корпоративної стратегії та стандартів розвитку всіх підприємств туристичного холдингу забезпечує прихильність споживачів та конкурентну перевагу.

У компанії *Hogg Robinson Group (HRG)* найменший дохід був у розмірі 386,9 млн дол. США (у 2016 р. на 0,9 % менше ніж у 2015 р.), і це стало наслідком звуженого спектра пропонованих послуг, зокрема корпоративних, у секторі туризму [18].

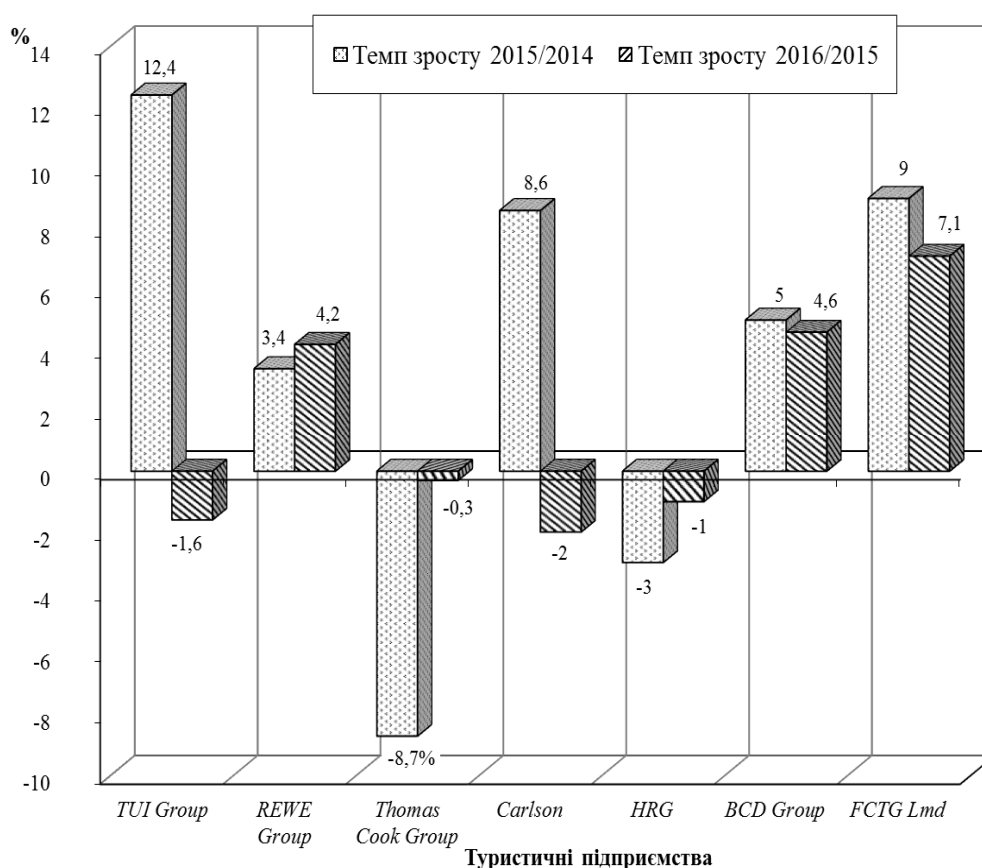
Значних втрат за показником доходів підприємства зазнала у 2016 р. туристична компанія *Thomas Cook Group*, що є продовженням негативної тенденції, яка склалася у 2014 р. (втрати сягнули 10,3 млрд дол. США) та продовжилася у 2015 р. (відповідно, 9,4 млрд дол. США) [16]. Проте зазначений рівень збитків не був максимальним по країні. Найбільшого спаду порівняно з конкурентами зазнало підприємство *Carlson*, яке на території України розвиває франчайзингову туристичну мережу *Carlson Wagonlit Travel Ukraine*. У 2016 р. показник його доходів склав 39,4 млрд дол. США, що на 6,5 % більше за 2014 р. (37 млрд дол. США) та на 2 % менше 2015 р. (40,2 млрд дол. США) [17]. Таке зменшення показника доходності підприємств пояснюється, в основному, геополітичними та економічними подіями в Україні 2014 р., що призвело до значного зниження рівня туристичних потоків. Результати аналізу показника доходів туристичних підприємств у 2014–2016 рр. представлено на *рис. 1*.



**Рис. 1. Динаміка доходів міжнародних туристичних підприємств у 2014–2016 рр.**

Джерело: розраховано та зведено автором за [14–20].

Найкращий темп зростання за показником дохідності у 2016 р. серед туристичних підприємств, діяльність яких аналізувалася, показала компанія *Flight Centre Travel Group Lmd (FCTG Lmd)* (18,2 млрд дол. США), це 16,7% порівняно з 2014 р. (15,6 млрд дол. США) та 7,1% – з 2015 р. (17 млрд дол. США) [20]. Стрімкий зріст доходів підприємства став наслідком ефективної та адаптованої до зовнішніх негативних обставин бізнес-стратегії розвитку туристичного підприємства, дотримання корпоративного іміджу та культури, найму кваліфікованого персоналу та створення актуального туристичного продукту на споживчому ринку. Загальна картина щодо темпів зростання за показником дохідності досліджуваних підприємств менш оптимістична (рис. 2).

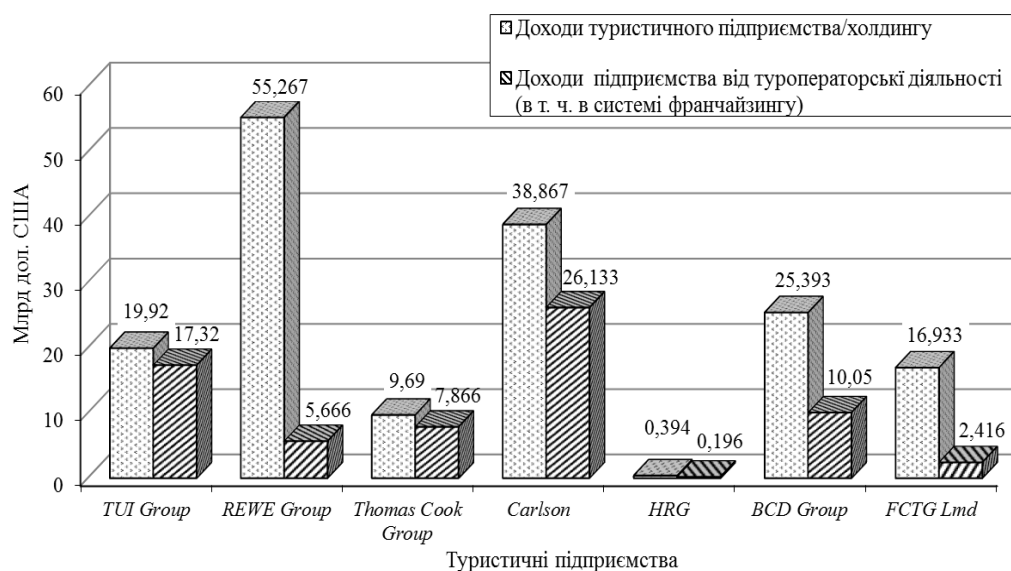


**Рис. 2. Динаміка темпу зростання за показником дохідності міжнародних туристичних підприємств в Україні**

Джерело: розраховано та зведено автором за [14–20].

У 2016 р. доходи підприємств компаній *TUI Group*, *Thomas Cook Group* та *Carlson* від туроператорської діяльності (у т. ч. у системі франчайзингу) зменшилися порівняно з 2015 р., а в *REWE Group*, *HRG*, *BCD Group* та *FCTG Lmd* – зросли.

Для визначення частки доходів, яку підприємство отримує від туроператорської діяльності (у т. ч. у системі франчайзингу), можна розрахувати середнє значення загальних доходів туристичного підприємства за 2014–2016 рр. (рис. 3).



**Рис. 3. Співвідношення середніх показників доходів туристичного підприємства/холдингу та частки доходів від туроператорської діяльності, у т. ч. у системі франчайзингу у 2014–2016 рр.**

Джерело: розраховано та зведено автором за [14–20].

Тоді легко визначити групу туристичних підприємств-лідерів, більша частина доходів яких у 2014–2016 рр. – від туроператорської діяльності, у т. ч. у системі франчайзингу, зокрема: *TUI Group* (87 %), *Thomas Cook Group* (81 %), *Carlson* (67 %) та *HRG* (49 %). Лідерство цих підприємств зумовлене світовими масштабами розвитку та популярності туристичного бренда, зокрема у системі франчайзингу, якістю пропонованого туристичного продукту та інноваційними підходами у його створенні, пропозицією індивідуальних професійних програм та моделей розвитку бізнес-відносин з потенційними партнерами, створенням актуальних програм лояльності для максимального задоволення потреб споживачів та отримання конкурентної переваги тощо.

Невелику частку доходів від туроператорської діяльності має *REWE Group* (10 %), що обумовлено діяльністю компанії переважно у сфері роздрібно́ї торгівлі, також *FCTG Lmd* (14 %) та *BCD Group* (39 %), специфікацією яких є надання звуженого спектра туристичних послуг, зокрема корпоративних.

Серед ознак переконливої успішності підприємств прибутковість основної діяльності згідно з показниками *EBIT* та *EBITDA*. У 2016 р. найкращі результати порівняно з 2015 р. за показником *EBIT*

отримали *TUI Group* (1,1 млрд дол. США), *BCD Group* (450,2 млн дол. США) та *FCTG Lmd* (380,1 млн дол. США), за показником *EBITDA – REWE Group* (1,75 млрд дол. США), *BCD Group* (1,3 млрд дол. США) та *FCTG Lmd* (455,6 млн дол. США) [14–15, 19–20].

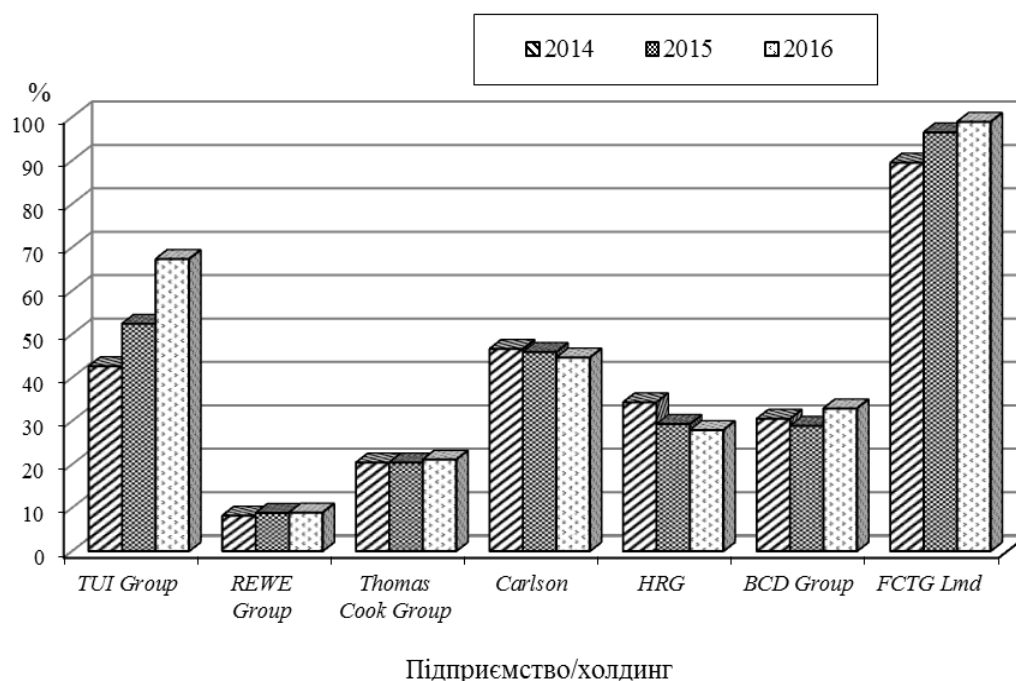
Стабільне збільшення показника чистого прибутку у 2014–2016 рр. спостерігається у туристичних компаніях *TUI Group* (483,9 млн дол. США у 2016 р. – це на 40 % більше ніж у 2014 та 14 % – у 2015 рр.), *REWE Group* (573,2 млн дол. США, що на 9,3 % та 4,8 % більше ніж у 2014 і 2015 рр. відповідно), *BCD Group* (286,1 млн дол. США, що на 29,9 % та на 21,6 % більше ніж в аналогічному періоді двох минулих років), *FCTG Lmd* (287,5 млн дол. США, що на 38,9 % та 12 % більше ніж у 2014 і 2015 рр. відповідно). Стрімкий спад показника чистого прибутку на туристичному підприємстві *Thomas Cook Group* у 2016 р. (на 56,5 % та на 52,6 % у 2014 і 2015 рр. відповідно) зумовлений, насамперед, негативною тенденцією зменшення загальних доходів підприємства, а також ймовірним нераціональним використанням створених фондів, зокрема резервного, накопичення та споживання [14–20].

Згідно з аналізом динаміки показника чистої заборгованості у 2014–2016 рр. доцільно відзначити позитивну тенденцію його зменшення порівняно з 2015 р. у таких туристичних компаніях, як *Carlson* (на 14,8 %), *HRG* (на 7,7 %), *TUI Group* (на 6,7 %), *BCD Group* (на 2 %), *FCTG Lmd* (на 0,3 %). Враховуючи показники доходів досліджуваних туристичних підприємств (у т. ч. від туристичної та франчайзингової туристичної діяльності), найменший показник заборгованості виявлений у *REWE Group* (1,2 %), найбільший – у *HRG* (20 %), що спричинено ймовірним неефективним здійсненням контролю та управління керівництва поточними боргами та зобов'язаннями [14–15, 17–20].

Дослідження динаміки показника операційних витрат за останні три роки дозволяє виявити тенденцію його збільшення на туристичних підприємствах, зокрема *REWE Group* – 6 985 млн дол. США (що на 4,2 % та 0,7 % більше ніж у 2014 і 2015 рр. відповідно), *HRG* – 177,4 млн дол. США (4,5 % у 2014 р. та 3,6 % у 2015 р.), *BCD Group* – 1370 млн дол. США (14,2 % у 2014 р. та 5,4 % у 2015 р.), *FCTG Lmd* (6 % у 2014 р. та 2,2 % у 2015 р.). Це обумовлено збільшенням витрат туристичних підприємств на найм та оплату праці кваліфікованого персоналу, матеріальні витрати, у т. ч. обладнання та технічне забезпечення потенційних та діючих франчайзі туристичної мережі, на адміністрування, зокрема на проведення семінарів, кваліфікованих курсів навчання, виїзних турів як для діючого персоналу, так і для франчайзі мережі тощо. У 2016 р. спостерігалася тенденція зменшення показника операційних витрат на туристичних підприємствах, зокрема *Carlson* – 1300 млн дол. США (що на 12,2 % та на 18,8 % менше ніж у 2014 та 2015 рр. відповідно) та *Thomas Cook Group* (7,9 % у 2014 р.

та 3,8 % у 2015 р.) [15–20]. Вона обумовлена вибором цих підприємств стратегії жорсткої економії для забезпечення конкурентоспроможності на ринку туристичних послуг. Для цього потрібно створення ефективної системи планування, обліку, аналізу та зниження витрат, стимулювання економії ресурсів, актуальне нормування витрат ресурсів підприємства тощо.

Розрахований показник операційної рентабельності досліджуваних туристичних підприємств свідчить про його збільшення у 2016 р. у *TUI Group* (67 %), *REWE Group* (8,9 %), *Thomas Cook Group* (21,1 %), *BCD Group* (32,9 %) та *FCTG Lmd* (98,9 %). Найбільший темп приросту порівняно з 2014 та 2015 рр. за цим показником виявлений у *TUI Group* – 58 % та 28,4 % відповідно [14–16, 19–20]. Стабільне його збільшення у 2014–2016 рр. на цих підприємствах – позитивна тенденція покращання результатів діяльності підприємств (у т. ч. туристичної та у системі франчайзингу). Це вказує на ефективність вкладення коштів, їх раціональне використання, контролювання витрат на виробництво й реалізацію продукту та отримання при цьому відповідного чистого прибутку тощо. Результати дослідження та проведених розрахунків показника операційної рентабельності досліджуваних туристичних підприємств у 2014–2016 рр. відображено на *рис. 4*.



**Рис. 4. Динаміка операційної рентабельності туристичних підприємств у 2014–2016 рр., %**

Джерело: розраховано та зведено автором за [14–20].

Найвищі показники ділової репутації досліджуваних туристичних підприємств у 2016 р. демонструють компанії *Thomas Cook Group* (3100 млн дол. США), *TUI Group* (2970 млн дол. США), *REWE Group* (2100 млн дол. США) та *BCD Group* (2100 млн дол. США). Цьому сприяло злиття компаній (*Thomas Cook Group* утворилась унаслідок об'єднання *Thomas Cook AG* и *MyTravel Group plc* у 2007 р., *TUI Group* – німецької *TUI AG* і британської *TUI Travel PLC* у 2014 р. [14, 16]), підписання договорів і формування ділових відносин з конкурентами для досягнення спільної мети (договір між *REWE Group* і *Kuoni Travel* у 2015 р. [15]) та розширення географії присутності підприємств шляхом формування франчайзингових мереж, зокрема у сфері туризму.

**Висновки.** Аналіз діяльності міжнародних туристичних підприємств, які функціонують у системі франчайзингу на території України, свідчить, що основні тренди їх ефективної діяльності спрямовані на:

- дотримання корпоративної стратегії та стандартів розвитку всіх підприємств туристичної мережі;
- розширення спектра пропонованих туристичних товарів та послуг для забезпечення стабільних конкурентних переваг;
- індивідуальний стратегічний підхід до управління підприємством у разі виникнення форс-мажорних обставин, зокрема зовнішніх (економічних, політичних) та внутрішніх (безпосередньо на підприємстві);
- більш динамічний розвиток франчайзингових туристичних мереж для розширення географії присутності та популяризації туристичного бренду підприємства;
- формування індивідуальних професійних програм та моделей розвитку бізнес-відносин з потенційними партнерами;
- моніторинг споживчого ринку та створення відповідних програм лояльності для забезпечення стабільного доходу підприємства;
- раціональне використання фондів підприємства для стабільного збільшення чистого прибутку;
- ефективне здійснення контролю й управління поточними боргами та зобов'язаннями для зменшення показників заборгованості підприємства;
- дотримання стратегії жорсткої економії для зменшення витрат та забезпечення конкурентоспроможності підприємства на туристичному ринку послуг.

Виявлені фактори ризику для іноземних інвесторів гальмують розвиток міжнародних франчайзингових туристичних мереж на території України та потребують стратегічного вирішення. Тому реалізація зазначених світових трендів ефективної діяльності міжнародних туристичних підприємств, що функціонують у системі франчайзингу на українському ринку послуг, доцільна для застосування вітчизняними підприємствами туристичного бізнесу.



Подальші дослідження окресленої тематики науковцям варто присвятити розробці інноваційних підходів до формування та розвитку конкурентоспроможних туристичних мереж у системі франчайзингу на вітчизняному ринку послуг.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Забелин П. Е. Особенности международного франчайзинга. Государство и право : теория и практика : материалы междунар. науч. конф. (г. Челябинск, апрель, 2011 г.) ; под общ. ред. Г. А. Ахметовой. Челябинск : Два комсомольца, 2011. С. 207–212.
2. Гринько Т. В., Крупський О. П. Франчайзинг як інструмент формування організаційної культури туристичних підприємств. Актуальні проблеми економіки. 2015. № 1. С. 145–154.
3. Mendelsohn M. The Guide to franchising. United Kingdom : Published by Cengage Learning EMEA, 2010. 556 p.
4. Мунін Г. Б., Карягін Ю. О., Артеменко А. С., Кошиль Ю. В. Франчайзинг у готельно-ресторанному бізнесі. Київ : Кондор, 2008. 370 с.
5. Рыкова И. В. Мировой опыт франчайзинга. Маркетолог. 2004. № 4. С. 5–10.
6. Сидоров Я. Франчайзинг – нова договірна форма здійснення бізнесової діяльності в Україні. Підприємництво, господарство і право. 2003. № 3. С. 34–36.
7. Трущенко О. М. Фінансові аспекти франчайзингових відносин. Економіка: проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. Вип. 204. Т. V. Дніпропетровськ : ДНУ, 2005. С. 1202–1211.
8. Andrew J. Sherman Franchising & Licensing. Two Powerful Ways to Grow Your Business in Any Economy. New York : AMACOM Books, 2009. 367 p.
9. Мельниченко С. В., Ткачук Т. М. Франчайзингові мережі туристичних підприємств. Вісн. Київ. нац. торг.-екон. ун-ту. 2015. № 4 (102). С. 30–42.
10. Ткачук Т. М. Сучасні тенденції розвитку франчайзингових туристичних мереж : зб. наук. праць ЧДТУ. Вип. 40. Ч. III. Черкаси : ЧДТУ, 2015. С. 80–88. Серія : Економічні науки.
11. Ткаченко Т. І., Костін С. О. Франчайзинг як інноваційна форма бізнесу в туристичній індустрії України : ученые записки Таврич. нац. ун-та им. В. И. Вернадского. Т. 23 (62). 2010. № 3. С. 291–301. Серія : Экономика и управление.
12. Самодай В. П., Носова А. О. Франчайзингові відносини в туристичній індустрії як перспективний напрямок розвитку бізнесу. Вісн. Сум. держ. ун-ту. 2012. № 2. С. 116–122. Серія : Економіка.
13. Офіційний сайт Асоціації ділового туризму України. URL : <http://btaukraine.com>.
14. Офіційний сайт туристичного підприємства TUI Group. URL : <http://www.tuigroup.com>.
15. Офіційний сайт туристичного підприємства REWE Group. URL : <http://www.rewe-group.com>.
16. Офіційний сайт туристичного підприємства Thomas Cook Group. URL : <http://www.thomascookgroup.com>.
17. Офіційний сайт туристичного підприємства Carlson. URL : <http://www.carlson.com>.
18. Офіційний сайт туристичного підприємства Hogg Robinson Group. URL : <http://www.hoggrobinson.com>.
19. Офіційний сайт туристичного підприємства BCD Group. URL : <http://www.bcdgroup.com>.
20. Офіційний сайт туристичного підприємства Flight Centre Travel Group Lmd. URL : <http://www.fctgl.com>.

*Стаття надійшла до редакції 14.03.2017.*

**Tkachuk T. International tourism enterprises in the domestic franchise market.**

**Background.** Formation of franchise relations in the travel business is the actual practice of business activity on the global service market. Franchising provides a quick start operation of travel enterprises which adapted its business concept and strategic development of the minimum amount of necessary investment for the franchisee and territorial expansion of tourist products, promotion of tourism brand and establishment of professional relationships with business partners to the franchisor.

The international franchise network is actively developing both the global and the domestic tourism market. Accordingly, it is appropriate to explore and analyze the effectiveness of the international travel companies that operate in the franchise system on the territory of Ukraine in order to identify patterns and core of effective development of domestic tourism networks.

The aim of the study is research and evaluation of international travel companies that operate in the franchise system in Ukraine with the possibility of implementing basic laws for their effective development of domestic travel business.

**Materials and methods.** Statistical and graphical techniques, methods of synthesis, analysis and systematization were the methodological basis of combined scientific research that have allowed to assess the effectiveness of international travel companies that operate in the franchise system on the market of Ukraine. The works of local and foreign scientists, relevant online sources were the information base for the study.

**The results of the research.** A general characterization of international travel companies operating on the franchise market in Ukraine were researched and provided; summarized and supplemented by international performance evaluation of the effectiveness of travel enterprises; the performance of international travel companies was analyzed to identify and use the main trends of their efficiency in domestic enterprises of tourism, in developing the franchise system.

**Conclusion.** Risk factors for foreign investors were identified and impede the development of international tourism franchise networks in Ukraine and require strategic solutions. Hence, the implementation of the above effective global trends of international travel companies operating in the franchise system on the Ukrainian market of services is appropriate for use by domestic travel enterprises.

**Keywords:** franchising, international travel enterprises, performance evaluation, franchising tourist networks, service market of Ukraine, international tourist networks.

## REFERENCES

1. Zabelin P. E. Osobennosti mezhdunarodnogo franchajzinga. Gosudarstvo i pravo : teorija i praktika : materialy mezhdunar. nauch. konf. (g. Cheljabinsk, aprel', 2011 g.) ; pod obshh. red. G. A. Ahmetovoj. Cheljabinsk : Dva komsomol'ca, 2011. S. 207–212.
2. Gryn'ko T. V., Krups'kyj O. P. Franchajzyng jak instrument formuvannja organizacijnoi' kul'tury turystychnyh pidpryjemstv. Aktual'ni problemy ekonomiky. 2015. № 1. S. 145–154.
3. Mendelsohn M. The Guide to franchising. United Kingdom : Published by Cengage Learning EMEA, 2010. 556 p.
4. Munin G. B., Karjagin Ju. O., Artemenko A. S., Koshyl' Ju. V. Franchajzyng u gotel'norestorannomu biznesi. Kyi'v : Kondor, 2008. 370 s.
5. Rykova I. V. Mirovoj opyt franchajzinga. Marketolog. 2004. № 4. S. 5–10.
6. Sydorov Ja. Franchajzyng – nova dogovirna forma zdijsnennja biznesovoi' dijal'nosti v Ukraїni. Pidpryjemnyctvo, gospodarstvo i pravo. 2003. № 3. S. 34–36.

7. Trushenko O. M. Finansovi aspekty franchajzyngovyh vidnosyn. Ekonomika: problemy teorii' ta praktyky : zb. nauk. prac'. Vyp. 204. T. V. Dnipropetrovs'k : DNU, 2005. S. 1202–1211.
8. Andrew J. Sherman Franchising & Licensing. Two Powerful Ways to Grow Your Business in Any Economy. New York : AMACOM Books, 2009. 367 p.
9. Mel'nychenko S. V., Tkachuk T. M. Franchajzyngovi merezhi turystychnyh pidpryjemstv. Visn. Kyi'v. nac. torg.-ekon. un-tu. 2015. № 4 (102). S. 30–42.
10. Tkachuk T. M. Suchasni tendencii' rozvytku franchajzyngovyh turystychnyh merezh : zb. nauk. prac' ChDTU. Vyp. 40. Ch. III. Cherkasy : ChDTU, 2015. S. 80–88. Serija : Ekonomichni nauky.
11. Tkachenko T. I., Kostin S. O. Franchajzyng jak innovacijna forma biznesu v turystychnij industrii' Ukrainy : uchenye zapysky Tavrych. nac. un-ta ym. V. Y. Vernadskogo. T. 23 (62). 2010. № 3. S. 291–301. Serija : Ekonomyka y upravlenye.
12. Samodaj V. P., Nosova A. O. Franchajzyngovi vidnosyny v turystychnij industrii' jak perspektyvnyj naprjamok rozvytku biznesu. Visn. Sum. derzh. un-tu. 2012. № 2. S. 116–122. Serija : Ekonomika.
13. Oficijnyj sajt Asociacii' dilovogo turyzmu Ukrainy. URL : <http://btaukraine.com>.
14. Oficijnyj sajt turystychnogo pidpryjemstva TUI Group. URL : <http://www.tuigroup.com>.
15. Oficijnyj sajt turystychnogo pidpryjemstva REWE Group. URL : <http://www.rewe-group.com>.
16. Oficijnyj sajt turystychnogo pidpryjemstva Thomas Cook Group. URL : <http://www.thomascookgroup.com>.
17. Oficijnyj sajt turystychnogo pidpryjemstva Carlson. URL : <http://www.carlson.com>.
18. Oficijnyj sajt turystychnogo pidpryjemstva Hogg Robinson Group. URL : <http://www.hoggrobinson.com>.
19. Oficijnyj sajt turystychnogo pidpryjemstva BCD Group. URL : <http://www.bcdgroup.com>.
20. Oficijnyj sajt turystychnogo pidpryjemstva Flight Centre Travel Group Lmd. URL : <http://www.fctgl.com>.

---

---

# ФІНАНСИ

---

---

УДК 657:331.34(100+477)

**СОПКО Валерія,**

д. е. н, професор, завідувач кафедри обліку та оподаткування  
Київського національного торговельно-економічного університету

**ОВСЮК Ніна,**

к. пед. н, доцент кафедри обліку та оподаткування  
Вінницького торговельно-економічного інституту  
Київського національного торговельно-економічного університету

## ОБЛІК ВИТРАТ НА СОЦІАЛЬНИЙ ЗАХИСТ ПРАЦІВНИКІВ ПІДПРИЄМСТВА

*Досліджено облікові та контрольні аспекти соціального захисту вітчизняних працівників і міжнародний досвід соціального страхування населення, з врахуванням якого обґрунтовано напрями обліково-інформаційного забезпечення господарських операцій підприємства, спрямованих на підвищення соціального захисту персоналу.*

*Ключові слова:* соціальний захист, обліково-контрольний механізм, трудові правовідносини, бухгалтерський облік.

*Сопко В., Овсюк Н. Учет расходов на социальную защиту работников предприятия. Исследованы учетные и контрольные аспекты социальной защиты отечественных работников и международная практика социального страхования населения, с учетом которой обоснованы направления учетно-информационного обеспечения хозяйственных операций предприятия, направленных на повышение социальной защиты персонала.*

*Ключевые слова:* социальная защита, учетно-контрольный механизм, трудовые правоотношения, бухгалтерский учет.

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах регулювання трудових правовідносин, реформування та оновлення трудового законодавства розвиток системи соціального захисту працівників набуває все більшого значення. Соціальна політика держави передбачає виявлення основних тенденцій розвитку всіх напрямів соціальної діяльності, що обумовлюють процес розвитку соціального життя і безпеки працівників та вплив

---

© Сопко В., Овсюк Н., 2017

на них суб'єктів регулятивної діяльності. Концепцією соціального забезпечення населення України, яка була прийнята Верховною Радою України у 1993 р., проголошено створення системи соціального страхування як економіко-організаційної форми соціальної підтримки громадян країни від соціальних ризиків [1].

Саме тому проведення виваженої соціальної політики, спрямованої на забезпечення стабільності суспільного життя, створення передумов функціонування його основних інститутів та покращання якості життя населення, актуалізується за нинішніх умов господарювання.

Основними елементами системи соціального захисту працівників виступають: соціальне страхування, соціальні послуги, соціальна допомога тощо. Реалізація цих інструментів державного регулювання передбачає підвищення життєвого рівня населення, збереження трудового потенціалу країни, забезпечення екологічної та соціальної безпеки працівника та членів його родини, охорону здоров'я, покращання демографічної ситуації тощо.

Надання інформації зацікавленим користувачам, зокрема фондам соціального страхування регламентовано чинними нормативними документами, але відсутній механізм формування інформації в частині соціального захисту працівників, який би дав змогу контролювати цей процес та приймати обґрунтовані управлінські рішення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дефініція «соціальний захист», що з'явилася у США в період Великої депресії (30-ті роки ХХ ст.), широко використовується в нормативно-правових актах, науковій літературі – у загальному та спеціальному значеннях [2].

Нині на міжнародному та національному рівнях відбувається зміна підходів до визначення соціального захисту. Л. Чижевська наголошує на важливості реалізації положень соціального захисту працівників у системі бухгалтерського обліку, у тому числі виконання зобов'язань за наданням персоналу соціального пакета та здійснення платежів до недержавних пенсійних фондів [3, с. 378].

Соціальні аспекти розвитку України досліджують Г. Лопушняк та Є. Корелеська, наголошуючи на першочерговому праві громадян на соціальний захист [4, с. 32].

Значний внесок у дослідження проблеми соціального захисту персоналу зробили такі вчені, як А. Більцан, Л. Павлова, К. Черчіль, В. Джин-Квон [5–8].

Питання теорії та методики обліку і контролю соціального захисту працівників вивчали: І. Жиглей, Л. Шкуліпа, О. Шоляк, Л. Кривега, С. Спільник, Н. Далевська, Т. Ейхер, Т. Шрайбер [9–14] та ін.

Проте, незважаючи на велику кількість наукових здобутків, до невирішеної частини загальної наукової проблеми варто віднести удосконалення методичних підходів до облікового забезпечення складових системи соціального захисту працівників та реалізацію дієвого

контролю за дотриманням соціальних норм у процесі діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання. Отже, дослідження потребує зарубіжний досвід реалізації соціального захисту персоналу в системі бухгалтерського обліку, що сприятиме підвищенню ефективності контролю соціального захисту працівників та соціальному розвитку держави загалом.

**Метою** статті є вдосконалення вітчизняної практики облікових і контрольних аспектів соціального захисту працівників завдяки вивченню міжнародного досвіду.

Відповідно до зазначеної мети поставлені завдання: визначити елементи системи соціального захисту, дослідити аспекти обліку і контролю соціального захисту працівників вітчизняних підприємств, виявити джерела фінансування соціального страхування зарубіжних країн, які впливають на організацію обліку та контролю господарських операцій щодо соціального захисту персоналу.

**Матеріали та методи.** Матеріалами дослідження слугували законодавчі та нормативні акти України, праці вітчизняних та зарубіжних учених-економістів, дані бухгалтерського обліку, опубліковані статистичні дані, інтернет-ресурси. Використано загальнонаукові та спеціальні методи пізнання: групування – для побудови типології видів особистого страхування працівників; спостереження – під час вивчення аспектів обліку та контролю соціального захисту; табличний – для обробки статистичних даних.

**Результати дослідження.** Доходи населення, їх рівень, структура, засоби одержання і диференціація є показниками соціально-економічного стану суспільства. Вони включають обсяг нарахованих у грошовій та натуральній формі: заробітної плати (включаючи одержану з-за кордону), прибутку та змішаного доходу, отриманих доходів від власності, соціальної допомоги та інших поточних трансфертів (*табл. 1*).

*Таблиця 1*

**Доходи населення України за 2012–2016 рр., млн грн**

Доходи	2012	2013	2014	2015	I квартал 2016	II квартал 2016
Заробітна плата	609394	630734	611656	680386	184879	209000
Прибуток та змішаний дохід	224920	243668	257426	319943	55362	66348
Доходи від власності (одержані)	80769	87952	92016	85185	18785	15434
Соціальна допомога та інші одержані поточні трансфери	542781	586379	569972	658465	144168	177633
Усього	1457864	1548733	1531070	1743979	403194	468415

*Джерело: узагальнено авторами на основі [15].*

Нарахована заробітна плата є одним з основних індикаторів соціального розвитку регіону і залишається для більшості населення основним джерелом доходів.

Таким чином, тільки стійке економічне зростання в Україні є необхідною умовою забезпечення соціального розвитку і соціальної справедливості, яка в нашій державі ідентифікується як міра рівності (нерівності) життєвого становища людей, класів і соціальних груп, що об'єктивно обумовлюються рівнем матеріального та духовного розвитку суспільства [16].

Проте визначення соціальної справедливості у міжнародних нормативних документах відрізняється від наведеного, а саме: у резолюції від 26 листопада 2007 року № 62/10 Генеральною Асамблеєю ООН проголошено, що соціальний розвиток і соціальна справедливість необхідні для забезпечення та підтримання миру і безпеки всередині країн та у відносинах між ними, і що, в свою чергу, соціальний розвиток і соціальна справедливість не можуть бути досягнуті під час відсутності миру і безпеки або за умов відсутності поваги до всіх прав людини та основних свобод [17].

У прийнятій Декларації основних принципів та прав у світі праці Міжнародної організації праці (МОП) щодо соціальної справедливості наголошується на гарантії досягнення справедливих результатів для всіх через посередництво, забезпечення зайнятості, соціального захисту, соціального діалогу та основоположних принципів і прав на робочому місці [18].

Саме тому Україні необхідна нова політика зростання трудових доходів і завдяки цьому скорочення існуючої несправедливої соціальної диференціації серед працюючих. В основі такої політики має перебувати випереджаюче зростання заробітної плати порівняно зі зростанням інших доходів населення.

Згідно із Законом України «Про оплату праці» структура заробітної плати складається з: основної та додаткової заробітної плати, інших компенсаційних і заохочувальних виплат. Також виділяються виплати, що не входять до фонду оплати праці [19].

Проте П(С)БО 26 «Виплати працівникам» поширюється на всі види виплат, що надаються працівникам згідно із законодавством, колективним договором з підприємством, трудовим договором (контрактом) і до яких, зокрема, відносять виплати соціального характеру: матеріальну, одноразову допомогу на навчання, медичне обслуговування, пенсії та інші виплати після закінчення трудової діяльності тощо [20].

Найважливішою особливістю соціальних виплат, соціальних послуг, на відміну від заробітної плати, є те, що вони надаються працівникам, які працюють або працювали на підприємствах, а заробітна плата виплачується працівникам за результати їх роботи. Таким чином, при отриманні працівниками соціальної послуги їм не потрібно вносити будь-який трудовий внесок у конкретні результати роботи. Більш того, для соціальних послуг характерно, що спочатку вони надаються

.....

працівникові, а вже потім підприємство очікує від працівника відповідної віддачі та поведінки. Система заробітної плати побудована таким чином, що працівник спочатку виконує певний обсяг роботи, а вже потім отримує за неї відповідну оплату.

Соціальні послуги здатні об'єднувати працівників на соціальній основі, покращувати соціальну атмосферу в колективі, створювати позитивний імідж підприємства, в якому вони працюють. Не менш важливим результатом є те, що це сприяє ототожненню працівників з підприємством, в якому вони працюють, і підпорядкуванню своїх інтересів інтересам підприємства. Все це і багато іншого робить підприємство більш привабливим на ринку праці, що дозволяє отримувати і закріплювати потрібні кадри для підприємства, націлювати працівників на більш продуктивну роботу, спонукати їх позитивно реагувати на будь-які виклики з боку зовнішнього середовища.

Досягненню зазначених загальних цілей і вибору напрямів організаційної поведінки працівників сприяють усі соціальні послуги, але в той же час кожна з них має, як правило, певну цінність для окремих груп працівників.

За теорією компенсації витраченої праці, компенсація поділяється на заробітну плату і соціальні виплати, пільги і послуги, що надаються працівникам підприємства. На практиці другий вид прийнято називати соцпакетом, який є невід'ємною частиною компенсації, важливим мотиватором діяльності працівників, причому усе більш виразно проглядається тенденція випереджаючого розвитку соцпакета порівняно з першою частиною компенсації – заробітною платою.

У процесі накопичення практичного досвіду щодо формування соціального пакета уявлення про його склад змінювалося. Нині експерти включають в ідеальний соціальний (компенсаційний) пакет: медичне обслуговування та страхування життя; освітні програми; дотацію на відпочинок, проїзд, безкоштовне харчування (іноді навіть триразове); надання автомобіля, мобільного телефону; оплату дитячих садків, тренажерних залів та басейнів; недержавне пенсійне забезпечення; додаткові дні до належної відпустки [21].

Особливістю соціальних послуг є і те, що вони надаються не лише працівникам, зайнятим на підприємстві в даний час. У випадку створення спеціального пенсійного фонду як джерела виплати пенсій, працівники отримуватимуть з нього пенсійні виплати, навіть залишивши підприємство у зв'язку з виходом на пенсію. Крім того, соціальні послуги можуть надаватися і членам сім'ї працівника, особливо дітям.

Впровадження соціального пакета стає однією з важливих передумов забезпечення соціальної відповідальності бізнесу. Соціальна відповідальність включає етичний, правовий, екологічний та соціальний контексти діяльності підприємств та виявляється в довгостроковій участі в конкретних проектах, що сприяють покращанню добробуту суспільства. Правильна та дієва соціальна політика підприємств є ефективною інвестицією в персонал та соцпотенціал виробництва.



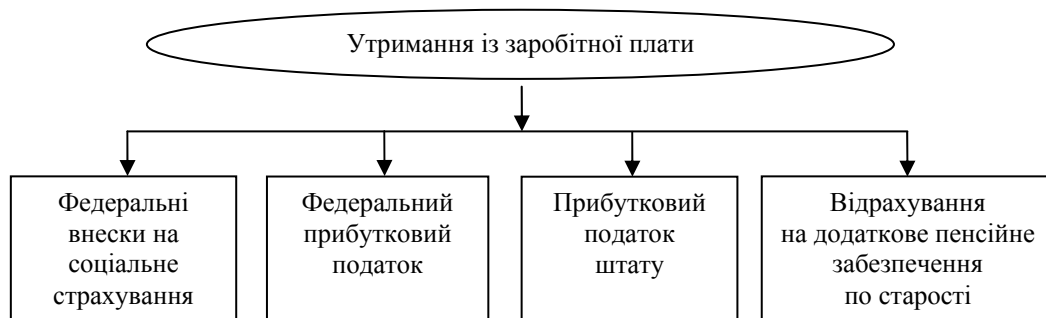
Світовий досвід сформував критерії, відповідність яким дає змогу визначити підприємство як соціально відповідальне. До них належать: добросовісна сплата податків; виконання вимог міжнародного, державного, регіонального законодавства; виробництво та реалізація якісної продукції; реалізація корпоративних програм з підвищення кваліфікації, охорони здоров'я, морального стимулювання працівників; реалізація благодійних і спонсорських проектів; захист екології та ін. Соціальна відповідальність насамперед являє собою створення та забезпечення гідних умов праці для співробітників підприємств.

Фундаментом підтримки соціально незахищених громадян є належність бухгалтерського обліку до тих наук, результат яких суттєво залежить від людського чинника. І досягнення хоча б мінімального рівня справедливості неможливе без об'єктивного відображення бухгалтерської інформації, справедливого розподілу результатів діяльності, забезпеченості соціальної сфери [9].

Внаслідок того, що змінюється середовище, в якому відбувається діяльність суб'єктів господарювання, динамічно змінюється система бухгалтерського обліку, яка повинна адекватно відображати соціально-економічні процеси. Тому є підстави погодитись з твердженням: «...соціальні зміни можуть бути обумовлені розвитком самого бухгалтерського обліку; соціальний захист, у свою чергу, впливає на обрану методологію ведення бухгалтерського обліку на підприємстві» [10, с. 90].

Підприємства, залежно від масштабності та прибутковості діяльності, пропонують своїм працівникам додаткові соціальні пакети, пов'язані з витрачанням коштів, які можна було б реінвестувати в діяльність для отримання прибутку. Однак для підприємців соціальний захист є механізмом мотивування праці, який дозволяє задовольнити також фізіологічні, екзистенціальні та соціальні потреби. В облікових системах деяких зарубіжних країн існують окремі рахунки, на яких ведеться облік усіх витрат, пов'язаних з персоналом, тобто людським капіталом.

Для обліку заборгованості та розрахунків з робітниками та службовцями в зарубіжних країнах використовуються рахунки «Розрахунки з персоналом» або «Персонал», у США – рахунок «Заробітна плата до сплати». Утримання із заробітної плати регулюється законодавством кожної країни (рис. 1).



**Рис. 1. Утримання із заробітної плати у США**

Джерело: узагальнено авторами на основі [22].

На суму нарахованої заробітної плати й утримань з неї на рахунках бухгалтерського обліку відображаються записи:

- дебет рахунка «Витрати на оплату праці»;
- кредит рахунка «Прибутковий податок до сплати»;
- кредит рахунка «Утримання на обов'язкове соціальне страхування до сплати»;
- кредит рахунка «Профспілкові внески до сплати»;
- кредит рахунка «Заробітна плата до сплати».

Кожен роботодавець зобов'язаний платити три податки, що нараховуються на заробітну плату: федеральний і муніципальний податки по безробіттю, соціальне страхування, які використовуються на пенсійне забезпечення, допомогу в разі непрацездатності та медичне обслуговування. Наприкінці кожного року роботодавець складає на кожного працівника і подає у відповідні установи Декларації про заробітну плату і податки за минулий рік, в яких відображає: загальну суму заробітної плати; суму доходів, на які нараховуються обов'язкові відрахування на соціальне страхування; суму утриманого прибуткового податку; суму обов'язкових відрахувань на соціальне страхування, утриманих із заробітної плати працівника, що сприятиме контролю, зокрема в частині соціального захисту персоналу.

Забезпечення гідного соціального захисту працівників може дозволити скоротити основні витрати на персонал та забезпечити більш продуктивну працю. Формування соціальних витрат підприємства відбувається у процесі реалізації соціального захисту працівників, участі в соціальному партнерстві, веденні соціально відповідального бізнесу.

В Україні відповідно до П(С)БО 16 «Витрати» [23] до соціальних витрат відносяться витрати на: оплату праці, соціальне забезпечення, страхування, удосконалення умов праці та охорону, соціально-культурні, побутові, культурні та оздоровчі послуги, благодійницьку діяльність тощо.

За Т. Стрибулевич, до обов'язкових соціальних витрат належить основна, додаткова заробітна плата та відрахування на соціальні заходи. Додаткові соціальні витрати включають: додаткове пенсійне страхування, медичне страхування, надання матеріальної допомоги працівникам, витрати на утримання об'єктів соціальної інфраструктури, удосконалення умов охорони праці, витрати на навчання дітей працівників, оплату путівок працівникам і членам їх сімей тощо [24].

Викладене обумовило необхідність звернутись до питання соціального захисту працівників у трудових правовідносинах. Отже, коли матеріальне забезпечення працівника здійснюється за рахунок роботодавця, в такому випадку йдеться про соціальний захист саме в трудових правовідносинах, який складається із:

- забезпечення за рахунок коштів соціальних фондів роботодавця. У цьому випадку соціальний захист працівників реалізується через договірний метод регулювання трудових відносин;

- відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 26.06.2015 № 430 [25] оплата перших п'яти днів тимчасової непрацездатності здійснюється роботодавцем. Оплата проводиться у формі матеріального забезпечення, яке повністю або частково компенсує втрату заробітної плати (доходу);
- обов'язкове державне соціальне страхування працівників, що здійснюється за рахунок роботодавців. У цьому випадку йдеться про державно-нормативний спосіб регулювання соціального захисту працівників.

Таким чином, реформування соціальних виплат варто здійснювати у таких напрямках: встановлення економічно обґрунтованих розмірів соціальних виплат згідно з рівнем заробітку, стажем трудової діяльності та розмірами зазначених страхових внесків; упорядкування вимог до надання соціальних виплат, тобто у разі настання страхового випадку допомога виплачується лише за умов втрати заробітку.

Найважливішим у реформуванні соціального страхування є створення сучасної нормативної страхової бази, яка регулювала б правові, економічні та організаційні основи державного соціального страхування і відповідної системи управління ними. Законодавство України про соціальне страхування є базою, на основі якої прийняті закони з окремих видів страхування. Але систему законодавчих актів повинні доповнювати закони про страхові зобов'язання і страховий контроль. Мають бути розроблені нормативно-правові акти, що регулюють інші відносини в системі соціального страхування.

З метою уникнення невизначеності системи необхідно передбачити подальший розвиток недержавних видів обов'язкового та добровільного страхування, включаючи обов'язкове страхування професійної відповідальності у випадках підвищеної небезпеки для життя та здоров'я громадян.

Особисте страхування працівників має розвинену типологію, яка базується на структурно-функціональному підході та передбачає відображення в бухгалтерському обліку системи індивідуального страхування, що включає накопичувальне (добровільна форма) та ризикове (добровільна й обов'язкова форми) страхування. Накопичувальне страхування складається зі страхування життя (на основі якого виділяють: загальне, накопичувальне та змішане) та пенсійного страхування. Ризикове добровільне особисте страхування включає: добровільне страхування від нещасних випадків (ДСНВ); добровільне медичне страхування (ДМС); добровільне страхування здоров'я на випадок хвороби (ДСЗ); добровільне страхування медичних витрат (ДСМВ).

Комітет Верховної Ради з питань соціальної політики, зайнятості та пенсійного забезпечення ухвалив за основу проект Закону «Про загальнообов'язкове соціальне медичне страхування в Україні» від 02.08.2016 № 4981-2 [26]. Виходячи з положень проекту Закону, для громадян це страхування безкоштовне, адже сплачувати внески

.....

буде той, хто страхує: для працюючих громадян – роботодавця, а для непрацюючих – місцеві органи виконавчої влади. Згідно із законопроектом страховий внесок буде однаковим для всіх, тобто його розмір буде затверджуватися щорічно Кабінетом Міністрів разом із Програмою загальнообов'язкового соціального медичного страхування і за попередніми підрахунками роботодавець зобов'язаний буде сплачувати у 2017 р. 290–350 грн на місяць за кожного найманого працівника, що підтверджує необхідність формування інформації у системі бухгалтерського обліку для здійснення дієвого контролю за діяльністю підприємницьких структур у цьому напрямку.

Поряд з цим, з 1 січня 2017 р. відповідно до Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» стартує накопичувальна система виплати пенсій, яка передбачає, що кожен українець молодше 35 років починає відраховувати частину своєї зарплати на майбутню старість. Такі відрахування акумулюються на індивідуальному рахунку, скористатися якими можна буде винятково після виходу на пенсію. Розроблена урядом реформа заснована на західному зразку пенсійного забезпечення. Передбачається, що замість одного джерела пенсії будуть виплачуватися з трьох – солідарної (діє зараз), накопичувальної систем та фондів недержавного пенсійного забезпечення. Законом визначено, що страховий внесок складе 2 % від зарплати в 2017 р., а до 2022 р. збільшиться до 7 %. Накопичувальна система буде обов'язковою для громадян віком до 35 років та добровільною для тих, хто старше. Завершальним етапом реформи стане недержавне пенсійне забезпечення [27].

Накопичувальні системи існують у багатьох країнах. Досвід Польщі та Словаччини підтверджує привабливість накопичувальної пенсійної системи для економіки. Загальна вартість пенсійних активів у Словаччині становить 6,3 млрд євро, у Польщі – 71 млрд євро [34].

Сучасні моделі соціального страхування в зарубіжних країнах припускають обов'язкову сплату страхових внесків безпосередньо самими працівниками з особистого заробітку. При цьому розмір страхових внесків, сплачених роботодавцями, перевищує ті, що сплачують безпосередньо працівники. У більшості західних країн працівники беруть участь у сплаті страхових внесків при страхуванні таких ризиків: старість, хвороба, материнство, безробіття (табл. 2).

Результати дослідження свідчать, що: досвід зарубіжних країн однозначно підтверджує практику обов'язкової сплати страхових внесків безпосередньо самими працівниками з особистого заробітку в систему соціального страхування; порядок та умови сплати внесків у різних країнах характеризуються досить істотними відмінностями; розмір страхових внесків, сплачених роботодавцями в більшості розвинених країн перевищує розмір страхових внесків, що сплачуються безпосередньо працівниками; в більшості країн працівники беруть участь у сплаті страхових внесків при страхуванні таких ризиків, як старість,

хвороби, материнство, безробіття; розмір страхових внесків, внесених безпосередньо працівниками, істотно диференційований за видами ризиків.

Таблиця 2

**Соціальне страхування у зарубіжних країнах**

Країна	Характеристика
Велика Британія	Існує загальна система національного страхування, безпосередньо керована центральним урядом. В управлінні цією системою безпосередньо не беруть участь представники роботодавців і працівників, а розмір допомоги не залежить від величини заробітної плати. Крім державної системи соціального страхування, існують і приватні страхові компанії
Австрія	Соціальне страхування діє за принципом самоврядування. Система соціального страхування підрозділяється на медичне страхування, страхування від нещасних випадків на виробництві та пенсійне страхування. Кожен напрям має самостійну організаційну структуру. Соціальний захист населення забезпечують близько 30 організацій, сформованих по професійному і федеральному принципам. Загальні інтереси системи представляє головне управління організацій соціального страхування, яке законно регулює їх діяльність
Польща	Практично все населення охоплено соціальним страхуванням. Основними джерелами фінансування соціального страхування є страхові внески, які сплачуються в рівних частках роботодавцем і працівником на соціальне страхування старості. Працівником сплачуються внески на соціальне страхування на випадок хвороби, а роботодавцем – у випадку трудового каліцтва та професійних захворювань. Усіма виплатами займається інститут соціального страхування, який збирає страхові внески та виплачує допомогу і пенсії на суму, що становить 50% видатків державного бюджету
Швеція	Соціальне страхування становить основний елемент шведської соціальної політики. Основним джерелом фінансування є внески, які виплачуються роботодавцем, самостійними підприємцями, застрахованими, а також відсотки з державних фондів та податкових надходжень. Низка фінансових виплат у рамках соціального страхування повністю фінансується центральним урядом. Виплати з сектора соціального страхування є важливою статтею національної економіки
Ізраїль	Основу системи соціального страхування становить збір страхових внесків від населення. Діє національний інститут страхування, який забезпечує не тільки виплату пенсій, допомогу по старості, виробничому травматизму тощо, а й допомогу, пов'язану з професійними захворюваннями, а також відповідає за часткове забезпечення громадян виплатами, які здійснюються за рахунок коштів державного бюджету
Сполучені Штати Америки	Не існує єдиної системи соціального страхування, її утворення відбувається з різного роду соціальних програм, які регламентуються державним законодавством, законодавством штатів або спільно. Виплати по соціальному страхуванню здійснюються із страхових фондів, створених за рахунок податку на соціальне страхування, який збирається з працівників і підприємців. Широко розвинені добровільні форми захисту. В галузі медичного обслуговування соціальне страхування покриває лише 1/5 всіх медичних витрат населення, інша частина припадає на корпоративне, індивідуальне страхування або платні послуги

*Джерело: систематизовано авторами на підставі [5–6; 28].*

Додаткові виплати, пільги і гарантії збільшують витрати підприємств на заробітну плату. Проте очевидні переваги соціальної політики – підвищення мотивації, стабілізація колективу, посилення корпоративної культури тощо.

Система бухгалтерського обліку підприємства доповнюється новими елементами, до яких належать соціальні витрати. Тобто до поняття «соціальні витрати» належать витрати, пов'язані з розрахунками з працівниками, а також витрати на надання додаткових соціальних гарантій [3, с. 381].

Таким чином, для цілей формування достовірної облікової інформації у частині соціального захисту працівників потрібно забезпечити:

- визначення видів особистого страхування, актуальних для конкретного підприємства, що слугуватиме підґрунтям їх облікового відображення;
- первинний облік укладених договорів особистого страхування працівників, що сприятиме контролю за дотриманням соціальних норм;
- формування складу аналітичних рахунків робочого плану рахунків суб'єкта господарювання в частині загальнообов'язкового (пенсійного, медичного тощо) страхування та особистого страхування працівників. Адже потреба в організації аналітичного обліку обумовлена складною структурою соціального страхування працівників, що визначає порядок їх облікового відображення;
- облікове відображення нарахування та оплати загальнообов'язкового соціального страхування працівників, що дає змогу визначити величину витрат підприємства, пов'язаних із соціальним захистом персоналу;
- узагальнення інформації щодо відображення заходів соціального захисту працівників у звітності суб'єкта господарювання для порівняння цих даних між відповідними звітними періодами з метою прийняття ефективних управлінських рішень.

Через обліково-контрольні механізми в соціально-економічній діяльності досягається стабільність соціально відповідального розвитку підприємства, що сприяє зростанню продуктивності праці. Для досягнення такої стабільності, злагоди та взаєморозуміння мають бути залучені всі: керівник, бухгалтер, працівник. Це означає, що, перебуваючи у соціально-трудовах відносинах з підприємством, працівник потребує соціального захисту, який би забезпечував дотримання його прав, давав можливість ефективного задоволення потреб даного працівника та його родини, а також сприяв кількісному та якісному відновленню продуктивних сил суспільства, зокрема, трудових ресурсів [10, с. 90].

Соціальність виявляється у двох аспектах. *По-перше*, соціальні права відображають потреби окремої людини як члена суспільства не лише на збереження свого фізичного існування як члена соціуму, а й на соціальний розвиток. *По-друге*, реалізація цих прав потребує взаємодії з іншими суб'єктами відносин, справедливого розподілу благ у суспільстві та рівного доступу до них усіх категорій населення [10, с. 89].

Зазначене потребує забезпечення дієвого контролю за дотриманням соціальних норм у процесі фінансово-господарської діяльності вітчизняних підприємств.

Контроль виконує соціальну функцію в процесі управління незалежно від суспільно-політичного устрою, в умовах якого функціонує суб'єкт господарювання, та є об'єктивною необхідністю у врегулюванні соціально-трудова відносин шляхом активізації механізму трудових ресурсів, з одного боку, та правильного розподілу витрат на їх відтворення, з іншого. В ринкових умовах господарювання зростає потреба в удосконаленні методологічних та організаційних аспектів контролю в економіці України [11, с. 177].

Проте ринковий механізм не регулює ті галузі, які визначають науково-технічний процес або залежать від нього (фундаментальна наука, глобальні проблеми, розвиток людини тощо). Тут визначальну роль відіграє держава, розподіляючи і перерозподіляючи ресурси, реалізуючи об'єктивні економічні відносини, обумовлені ступенем розвитку суспільного виробництва, сучасним рівнем продуктивних сил. Водночас ринкові відносини відіграють важливу роль у розвитку економіки, визначають поведінку особистостей, спрямовують людську діяльність. Людина (працівник) на основі принципу раціональності за допомогою ринкового механізму реалізує ефективний розподіл обмежених ресурсів і забезпечує їх продуктивне використання для досягнення власних цілей. Поняття раціональності тісно корелює з визначенням оптимального способу використання обмежених ресурсів для задоволення особистих потреб.

У зв'язку з наведеним, провідні вчені однією з головних проблем відновлення та розвитку економіки країни вбачають у формуванні системи соціального контролю щодо економіки, реалізація якого на макроекономічному рівні обумовлена активною діяльністю держави [29].

Сутність реалізації соціального контролю полягає у діяльності соціальних суб'єктів у напрямку запровадження, зміни та (або) скерованості, збереження відповідного стану суспільних відносин. Тому соціальний контроль включає соціальні інститути, норми, що регулюють життєдіяльність суб'єктів господарювання та суспільні відносини.

«Соціальний контроль, – вважають Л. Кривега та С. Спільник, – є синергією діяльності держави та інституцій громадського суспільства, яка спрямована на раціоналізацію соціального буття, збереження цілісності суспільства, організацію колективних дій, що ведуть до гармонізації взаємовідносин людей між собою і з оточуючим світом» [12, с. 64].

Проте, на відміну від національного (внутрішньодержавного) соціального контролю, наднаціональний (наддержавний) контроль впливає насамперед із зобов'язань держави як суб'єкта міжнародного права [13, с. 23].

Важливою ознакою соціального контролю є те, що його не можна цілком ототожнювати з якоюсь однією інституцією чи тільки з одним

напрямом здійснення влади (зокрема міжнародної, державної, регіональної). Відповідно соціальний контроль має «наскрізне» значення як щодо інституцій, так і щодо напрямів здійснення влади, оскільки наділений у цьому розумінні певними інтегруючими, об'єднуючими ознаками [14].

У сучасній парадигмі соціального контролю можна виділити такі характерні риси:

- посилення соціального контролю у сфері соціально-трудових відносин з боку державних органів та інституцій громадського суспільства;
- зростання впливу та масштабу контролю з боку міжнародних інституцій (ООН, ВТО, МВФ, ЄВРР, ЄС, СЕП тощо) [30];
- спрямованість соціального контролю на діяльність підприємницьких структур [31];
- поширення соціального захисту населення, запровадження мікрострахування у країнах, що розвиваються [7–8], виділення цим країнам більшого обсягу ресурсів на допомогу у розвитку і здійснення заходів щодо соціальної відповідальності; акцентування уваги на важливості соціальних і трудових питань у комплексі антикризових заходів;
- забезпечення раціонального використання ресурсів для задоволення економічних потреб.

Таким чином, в умовах докорінних змін у системі суспільно-економічних відносин найбільш суттєві трансформації відбуваються у сфері соціально-трудових відносин, зумовлюючи протистояння суб'єктів цих відносин.

З метою зниження соціальної напруги в суспільстві, реформування механізму оплати праці має ґрунтуватись на досягненні основних міжнародних соціальних стандартів, ратифікованих нашою державою як членом МОП.

В Європейській соціальній хартії передбачена адаптація національних соціальних стандартів до міжнародних, а саме тих, що стосуються аспектів оплати праці, виплат за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням, соціальної допомоги тощо.

Для цього Україна має підписати та ратифікувати Європейський кодекс соціального забезпечення і Конвенцію МОП № 102 «Про мінімальні норми соціального забезпечення» та виконувати взяті соціальні зобов'язання держави, що наведені в цих міжнародних актах перед своїми громадянами [32–33].

Важливими аспектами у цьому напрямку є поступове зниження ставки ЄСВ з одночасним збільшенням надходжень завдяки легалізації оплати праці, лібералізація ринку праці, впровадження системи обліку трудових відносин на базі СПОВ (електронних трудових книжок), створення умов для самозайнятих осіб, соціальний захист тощо.

У зв'язку з цим підвищується значення бухгалтерського обліку і контролю, покликаного забезпечити потребу всіх рівнів управління



та найманих працівників у своєчасній і достовірній інформації для прийняття економічно обґрунтованих рішень.

Адекватна побудова обліку сприяє підвищенню його значення як основного засобу контролю за раціональним використанням обмежених ресурсів, що дозволить підвищити ефективність діяльності суб'єктів підприємництва та знизити рівень соціальної напруги в державі.

Таким чином, нині державна соціальна політика визначає пріоритетний розвиток системи загальнообов'язкового соціального страхування та особистого страхування персоналу, що є не тільки формою участі роботодавців та працівників у справі захисту власних інтересів, але й засобом виконання державою міжнародних зобов'язань щодо забезпечення та зростання соціального захисту населення.

**Висновки.** Результати дослідження облікових і контрольних аспектів соціального захисту працівників свідчать, що для цілей формування достовірної облікової інформації щодо соціального захисту персоналу потрібно забезпечити:

- визначення основних елементів системи соціального захисту;
- первинний облік договорів соціального страхування, укладених робітниками;
- формування аналітичних рахунків за видами страхування;
- визначення витрат підприємства, пов'язаних із соціальних захистом;
- узагальнення інформації у звітності, що сприятиме контролю за дотриманням соціальних норм суб'єктом господарювання.

Удосконалення системи бухгалтерського обліку відбувається через інкорпорування нових об'єктів обліку, зокрема в частині соціальних витрат підприємства, що сприятиме регулюванню трудових правовідносин і підвищенню соціального захисту персоналу.

Визначено сутність та охарактеризовано сучасну парадигму соціального контролю, що сприяє посиленню контрольних аспектів у сфері соціально-трудова відносин з боку держави та інституцій громадського суспільства, забезпечує соціальний захист працівників, дотримання соціальних норм й раціональне використання ресурсів підприємства для задоволення економічних потреб.

Це свідчить про необхідність реалізації державою заходів, спрямованих на створення для суб'єктів господарювання відповідних умов з метою підвищення соціального захисту працівників.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про проект Концепції соціального забезпечення населення України від 21.12.1993 № 3758-XII. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3758-12>.
2. European social Policy Forum. Brussels, 24–26 June. 1998. Summary report. ed. by M. Carley. № 28, 29, 38.
3. Чижевська Л. В. Реалізація положень соціального захисту працівників у системі бухгалтерського обліку. Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу : міжнар. зб. наук. пр. Вип. 3(27). Житомир : ЖДТУ, 2013. С. 376–384.

4. Лопушняк Г., Корелеська Є. Соціальні аспекти розвитку України. *Фінанси. Учет. Банки* : зб. наук. пр. Вип. 1(21). Вінниця : Донець. нац. ун-т ім. В. Стуса, 2016. С. 21–33.
5. Більцан А. О. Моделі соціального захисту населення у світі. URL : [http://bsfa.edu.ua/files/konf\\_november/biljzan.pdf](http://bsfa.edu.ua/files/konf_november/biljzan.pdf).
6. Павлова Л. О. Особливості практики фінансування соціального захисту в різних країнах світу. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. праць. Київ, 2013. № 4(143). С. 246–250.
7. Churchill C. Insuring the Low-Income Market: Challenges and Solutions for Commercial Insurers. *The Geneva Papers*. 2007. Vol. 32. P. 401–412.
8. Jean-Kwon W. An Analysis of Organizational Market and Socio-cultural Factors Affecting the Supply of Insurance and Other Financial Services by Microfinance Institutions in Developing Economies. *The Geneva Papers*. 2010. Vol. 35. P. 130–160.
9. Жиглей І. В. Бухгалтерський облік соціально відповідальної діяльності: теорія, методологія, організація : дис. ... д-ра екон. наук : спец. 08.00.09. Житомир, 2011. 270 с.
10. Шкуліпа Л. В. Складові соціального захисту працівників та місце серед них облікової детермінанти. *Облік і фінанси АПК*. 2012. № 3. С. 88–91.
11. Шоляк О. Ю. Внутрішньогосподарський контроль розрахунків з оплати праці : наук. праці Київ. нац. торг.-екон. ун-ту. Економічні науки. 2009. Вип. 16. Ч. 1. С. 177–183.
12. Кривега Л. Д., Спільник С. І. Філософська рефлексія соціального контролю. *Культуролог. вісн. : наук.-теоретич. щорічник Нижньої Наддніпряни. Запоріжжя* : Просвіта, 2006. Вип. 17. С. 64–67.
13. Далевська Н. М. Спрямованість соціального контролю на діяльність суб'єктів господарювання в межах світового політики-економічного простору. *Вісн. Чернівець. торг.-екон. ін-ту. Економічні науки*. 2013. Вип. 2. С. 19–26.
14. Eicher T., Schreiber T. Structural policies and growth: time series evidence from a natural experiment. *Journal of Development Economics*. 2010. № 91. P. 169–179.
15. Державна служба статистики України. URL : <http://ukrstat.gov.ua>.
16. Економічний словник-довідник; за ред. С. В. Мочерного. Київ : Феміна, 1995. 368 с.
17. Резолюція № 62/10 від 26 листоп. 2007 р. ; Генеральна Асамблея ООН. URL : <http://fpsu.org.ua/pro-fpu/zakonodavche-regulyuvannya-diyalnosti-profspilok/159>.
18. Декларації МОП основних принципів та прав у світі праці. URL : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993\\_260](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993_260).
19. Про оплату праці : Закон України від 24.03.1995 № 108/95.
20. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 26 «Виплати працівникам». URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1025-03>.
21. Социальный пакет. Консалтинговая группа BidPrice. URL : <http://www.bidprice.ru/motivatsiya-rabotnikov/sotsialnyiy-paket.html>.
22. Акімова Н. С. та ін. Облік в зарубіжних країнах. Харків : ХДУХТ, 2016. 288 с.
23. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати». URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>.
24. Стрибулевич Т. О. Облік і аналіз соціальних витрат на підприємстві: управлінський аспект : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.09 – бухгалтерський облік, аналіз та аудит (за видами економічної діяльності). Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2012. 20 с.
25. Про затвердження Порядку оплати перших п'яти днів тимчасової непрацездатності внаслідок захворювання або травми, не пов'язаної з нещасним випадком на виробництві, за рахунок коштів роботодавця : постанова Кабінету Міністрів України від 26.06.2015 № 430. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/440-2015-%D0%BF#n9>.
26. Про загальнообов'язкове соціальне медичне страхування в Україні : проект Закону України від 02.08.2016 № 4981-2. URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=59862](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59862).

27. Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування : Закон України від 09.07.2003 № 1058-IV.
28. Шведська модель: стислий огляд становлення, здобутків і проблем. URL : [http://www.razumkov.org.ua/ukr/files/category\\_journal/NSD105\\_ukr\\_4.pdf](http://www.razumkov.org.ua/ukr/files/category_journal/NSD105_ukr_4.pdf).
29. Чухно А. А., Юхименко П. І., Леоненко П. М. Сучасні економічні теорії : підручник; за ред. А. А. Чухно. Київ : Знання, 2007. 878 с.
30. Генеральная Ассамблея ООН. Итоговый документ Конференции по вопросу о мировом финансово-экономическом кризисе и его последствиях для развития : Документ A/RES/ 63/303,13, July 2009 ; G 8 Summit 2009. Declaration on Responsible Leadership for a Sustainable Future. URL : ([http://www.g8italia2009.it/G8/Home/G8-G8\\_Layout\\_locale\\_1199882116809\\_Atti.htm](http://www.g8italia2009.it/G8/Home/G8-G8_Layout_locale_1199882116809_Atti.htm)) ; G 20 London Summit 2009. URL : <http://www.londonsummit.gov.uk/resources/en/news/15766232/communique-020409>.
31. International Monetary Fund. Global Financial Stability Report: Durable Financial Stability: Getting There from Here. April 2011: Summary Version. URL : <http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfsr/2011/01/index.htm>.
32. Європейський кодекс соціального забезпечення. Страсбург, 16 квіт. 1964 р. : зб. договорів Ради Європи. Київ : Парламент. вид-во, 2000. URL : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_329](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_329).
33. Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102 : Конвенції та рекомендації, ухвалені міжнар. організацією праці. 1919–1964. Т. 1. МОП. Женева, 2001. С. 554–579.
34. Селекторна нарада за участю Міністра соціальної політики України П. Розенка URL : <http://dpfu.dp.ua/index.php/novini/1506-selektorna-narada-za-uchastyu-ministra-sotsialnoji-politiki-ukrajini-p-rozenka>.

Стаття надійшла до редакції 06.04.2017.

**Sopko V., Ovsyuk N. Costs accounting of social protection of enterprise employees.**

**Background.** Provision of information to interested users, including social insurance funds is regulated by current normative documents, but there is no mechanism for the formation of information in the part of social protection of employees, which would allow to control this process and make grounded management decisions.

**The analysis of recent researches and publications** has shown that despite the large number of scientific achievements, improvement of methodological approaches to the accounting software of the components of the system of social protection of employees and implementation of effective control over compliance with social norms in the process of the activity of domestic entities is worth to be referred to the unsolved part of general scientific problem.

The **aim** of the article is the study of accounting and controlling aspects of social protection of domestic employees, taking into account international experience of social protection of people.

**Materials and methods.** In the process of the research general scientific and special methods of knowledge were used: grouping – for the construction of a typology of types of personal insurance of employees; observation – for the study of aspects of accounting and control of social protection; tabular – for the processing of statistical data.

**The results of the research.** The most important in the reform of the social insurance is the creation of modern normative insurance base that would regulate the legal, economic and organizational basis of state social insurance and corresponding system of its management. In order to avoid the uncertainty, it is necessary to predict further development of private types of compulsory and voluntary insurance, including compulsory professional indemnity insurance in cases of increased danger to life and health of citizens. Current models of the social insurance in foreign countries presuppose compulsory payment of insurance contributions directly by employees from personal income. However, the amount of insurance contributions paid by employers exceeds the amount of insurance contributions paid by employees directly. In the majority of western countries employees are involved in the

payment of insurance contributions at insurance of such risks: old age, sickness, maternity, unemployment. Additional payments, benefits and guarantees increase the costs of companies on wages. However, obvious and positive aspects of social policy are increase of motivation, stabilization of team, enhance of corporate culture and so on. Through the accounting and control mechanisms in social and economic activity, the stability of socially responsible development of the enterprise is achieved that promotes the growth of productivity of labor.

**Conclusion.** In terms of radical changes in the social and economic relations the most significant transformations take place in the sphere of social and labor relations, causing the confrontation of the subjects of these relations. For the purposes of formation of accurate accounting information on social protection of the staff it should be ensured: identification of basic elements of the social protection system; primary accounting of the social insurance contracts concluded by workers; the formation of analytical accounts in terms of insurance types; definition of the expenses of the enterprise related to social protection and synthesis of information in the reporting that will promote monitoring the compliance with social norms by entity. The improvement of accounting system occurs through the incorporation of new accounting objects, including the part of the social costs of enterprise that will contribute to the regulation of labor legal relations and increase of social protection of staff.

*Keywords:* social protection, accounting and controlling mechanism, labor legal relations, accounting.

## REFERENCES

1. Pro proekt Konceptii' social'nogo zabezpechennja naseleennja Ukraïny vid 21.12.1993 № 3758-XII. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3758-12>.
2. European social Policy Forum. Brussels, 24–26 June. 1998. Summary report. ed. by M. Carley. № 28, 29, 38.
3. Chyzhevs'ka L. V. Realizacija polozhen' social'nogo zahystu pracivnykiv u systemi buhgalters'kogo obliku. Problemy teorii' ta metodologii' buhgalters'kogo obliku, kontrolju i analizu : mizhnar. zb. nauk. pr. Vyp. 3(27). Zhytomyr : ZhDTU, 2013. S. 376–384.
4. Lopushnjak G., Koreles'ka Je. Social'ni aspekty rozvytku Ukraïny. Fynansy. Uchet. Banky : zb. nauk. pr. Vyp. 1(21). Vinnyca : Donec' nac. un-t im. V. Stusa, 2016. S. 21–33.
5. Bil'can A. O. Modeli social'nogo zahystu naseleennja u sviti. URL : [http://bsfa.edu.ua/files/konf\\_november/biljzan.pdf](http://bsfa.edu.ua/files/konf_november/biljzan.pdf).
6. Pavlova L. O. Osoblyvosti praktyky finansuvannja social'nogo zahystu v riznyh kraïnah svitu. Formuvannja rynkovykh vidnosyn v Ukraïni : zb. nauk. prac'. Kyï'v, 2013. № 4(143). S. 246–250.
7. Churchill C. Insuring the Low-Income Market: Challenges and Solutions for Commercial Insurers. The Geneva Papers. 2007. Vol. 32. P. 401–412.
8. Jean-Kwon W. An Analysis of Organizational Market and Socio-cultural Factors Affecting the Supply of Insurance and Other Financial Services by Microfinance Institutions in Developing Economies. The Geneva Papers. 2010. Vol. 35. P. 130–160.
9. Zhyglej I. V. Buhgalters'kyj oblik social'no vidpovidal'noi' dijal'nosti: teorija, metodologija, organizacija : dys. ... d-ra ekon. nauk : spec. 08.00.09. Zhytomyr, 2011. 270 s.
10. Shkulipa L. V. Skladovi social'nogo zahystu pracivnykiv ta misce sered nyh oblikovoi' determinanty. Oblik i finansy APK. 2012. № 3. S. 88–91.
11. Sholjak O. Ju. Vnutrishn'ogospodars'kyj kontrol' rozrahunkiv z opłaty praci : nauk. prac'i Kyï'v. nac. torg.-ekon. un-tu. Ekonomichni nauky. 2009. Vyp. 16. Ch. 1. S. 177–183.
12. Kryvega L. D., Spil'nyk S. I. Filososfs'ka refleksija social'nogo kontrolju. Kul'turolog. visn. : nauk.-teoretych. shhorichnyk Nyzhn'oi' Naddniprjansshhyny. Zaporizhzhja : Prosvita, 2006. Vyp. 17. S. 64–67.
13. Dalevs'ka N. M. Sprjamovanist' social'nogo kontrolju na dijal'nist' sub'jektiv gospodarjuvannja v mezah svitovogo polityky-ekonomichnogo prostoru. Visn. Chernivec'. torg.-ekon. in-tu. Ekonomichni nauky. 2013. Vyp. 2. S. 19–26.

14. Eicher T., Schreiber T. Structural policies and growth: time series evidence from a natural experiment. *Journal of Development Economics*. 2010. № 91. P. 169–179.
15. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL : <http://ukrstat.gov.ua>.
16. *Ekonomichnyj slovnyk-dovidnyk*; za red. S. V. Mochernogo. Kyi'v : Femina, 1995. 368 s.
17. Rezolucija № 62/10 vid 26 lystop. 2007 r. ; General'na Asambleja OON. URL : <http://fpsu.org.ua/pro-fpu/zakonodavche-regulyuvannya-diyalnosti-profspilok/159>.
18. Deklaracii' MOP osnovnyh pryncypiv ta prav u sviti praci. URL : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993\\_260](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993_260).
19. Pro oplatu praci : Zakon Ukrainy vid 24.03.1995 № 108/95.
20. Polozhennja (standart) buhgalters'kogo obliku 26 «Vyplaty pracivnykam». URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1025-03>.
21. Social'nyj paket. Konsaltingovaja gruppa BidPrice. URL : <http://www.bidprice.ru/motivatsiya-rabotnikov/sotsialnyiy-paket.html>.
22. Akimova N. S. ta in. *Oblik v zarubizhnyh kraj'nah*. Harkiv : HDUHT, 2016. 288 s.
23. Polozhennja (standart) buhgalters'kogo obliku 16 «Vytraty». URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>.
24. Strybulevych T. O. *Oblik i analiz social'nyh vytrat na pidpryjemstvi: upravlins'kyj aspekt : avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : spec. 08.00.09 – buhgalters'kyj oblik, analiz ta audyt (za vydamy ekonomichnoi' dijal'nosti)*. Kyi'v : Kyi'v. nac. torg.-ekon. un-t, 2012. 20 s.
25. Pro zatverdzhennja Porjadku opłaty pershyh p'jatyh dniv tymchasovoi' nepracezdatnosti vnaslidok zahvorjuvannja abo travmy, ne pov'jazanoi' z neshhasnym vypadkom na vyrobnyctvi, za rahunok koshtiv robotodavcja : postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26.06.2015 № 430. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/440-2015-%D0%BF#n9>.
26. Pro zagal'noobov'jazkove social'ne medychne strahuvannja v Ukraini : proekt Zakonu Ukrainy vid 02.08.2016 № 4981-2. URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=59862](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59862).
27. Pro zagal'noobov'jazkove derzhavne pensijne strahuvannja : Zakon Ukrainy vid 09.07.2003 № 1058-IV.
28. Shved'ska model': styslyj ogljad stanovlennja, zdotukiv i problem. URL : [http://www.razumkov.org.ua/ukr/files/category\\_journal/NSD105\\_ukr\\_4.pdf](http://www.razumkov.org.ua/ukr/files/category_journal/NSD105_ukr_4.pdf).
29. Chuhno A. A., Juhymenko P. I., Leonenko P. M. *Suchasni ekonomichni teorii' : pidruchnyk*; za red. A. A. Chuhno. Kyi'v : Znannja, 2007. 878 s.
30. General'naja Assambleja OON. Itogovyj dokument Konferencii po voprosu o mirovom finansovo-jekonomicheskom krizise i ego posledstvijah dlja razvitija : Dokument A/RES/ 63/303,13, July 2009 ; G 8 Summit 2009. Declaration on Responsible Leadership for a Sustainable Future. URL : ([http://www.g8italia2009.it/G8/Home/G8-G8\\_Layout\\_locale\\_1199882116809\\_Atti.htm](http://www.g8italia2009.it/G8/Home/G8-G8_Layout_locale_1199882116809_Atti.htm)) ; G 20 London Summit 2009. URL : <http://www.londonsummit.gov.uk/resources/en/news/15766232/communique-020409>.
31. International Monetary Fund. *Global Financial Stability Report: Durable Financial Stability: Getting There from Here*. April 2011: Summary Version. URL : <http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfsr/2011/01/index.htm>.
32. Jevropejs'kyj kodeks social'nogo zabezpechennja. Strasburg, 16 kvit. 1964 r. : zb. dogovoriv Rady Jevropy. Kyi'v : Parlament. vyd-vo, 2000. URL : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_329](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_329).
33. Konvencija pro minimal'ni normy social'nogo zabezpechennja № 102 : Konvencii' ta rekomendacii', uhvaleni mizhnar. organizacijeju praci. 1919–1964. T. 1. MOP. Zheneva, 2001. S. 554–579.
34. Selektorna narada za uchastju Ministra social'noi' polityky Ukrainy P. Rozenka. URL : <http://dpfu.dp.ua/index.php/novini/1506-selektorna-narada-za-uchastyu-ministra-sotsialnoji-politiki-ukrajini-p-rozenka>.

УДК 336.02:504

**НІКІТІШИН Андрій,**

к. е. н., доцент, доцент кафедри фінансів Вінницького торговельно-економічного інституту Київського національного торговельно-економічного університету

## ПОДАТКОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ДЕРЖАВНОЇ ЕКОЛОГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

*Досліджено становлення та розвиток сучасного податкового регулювання як інструменту державної екологічної політики. На прикладі країн, які провели податкові реформи, показано позитивні аспекти від запровадження екологічних податків. Проаналізовано діючі системи екологічного оподаткування різних розвинених країн світу та визначено перспективи використання зарубіжного досвіду в Україні. Запропоновано напрями подальшої модернізації екологічно орієнтованих фіскальних інструментів з метою підвищення ролі податкового регулювання у вирішенні екологічних проблем.*

*Ключові слова:* екологічне оподаткування, податкове регулювання, податкова система, екологічні податки, податкова політика, навколишнє природне середовище.

*Никитишин А. Налоговое регулирование как инструмент государственной экологической политики. Исследовано становление и развитие современного налогового регулирования как инструмента государственной экологической политики. На примере стран, которые провели налоговые реформы, показаны положительные аспекты введения экологических налогов. Проанализированы действующие системы экологического налогообложения различных развитых стран мира и определены перспективы использования зарубежного опыта в Украине. Предложены направления дальнейшей модернизации экологически ориентированных фискальных инструментов с целью повышения роли налогового регулирования в решении экологических проблем.*

*Ключевые слова:* экологическое налогообложение, налоговое регулирование, налоговая система, экологические налоги, налоговая политика, окружающая природная среда.

**Постановка проблеми.** Наразі увага світового співтовариства прикута не лише до фінансово-економічних проблем, оскільки на перший план висуваються кліматичні та екологічні проблеми, що вимагає пошуку нових та вдосконалення діючих інструментів, у тому числі фінансових. У тому, що зазначені проблеми давно втратили локальний характер і досягли глобальних масштабів 30 листопада 2015 р. у м. Ле Бурже підтвердив світовий кліматичний саміт під егідою ООН, в якому взяли участь представники близько 150 країн світу [1]. Серед

питань, які стають особливо актуальними для обговорення в таких умовах – це пошук фінансових важелів, що сприятимуть вирішенню нагальних екологічних проблем. Податки стали вагомим та дієвим інструментом забезпечення екологічної безпеки суспільства, вони відіграють важливу роль у переході до низьковуглецевої економіки.

Практика екологізації оподаткування в деяких країнах світу за короткий час довела свою дієвість, адже запроваджені екологічні податки досить чітко виявили свій регулюючий потенціал, впливаючи та коригуючи діяльність платників – забруднювачів навколишнього природного середовища.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасним проблемам та перспективам розвитку екологічного оподаткування (ЕО) в Україні та світі присвячено праці таких авторів як О. О. Веклич, С. О. Лизун, Ю. М. Маковецька, В. С. Міщенко, Т. Л. Омеляненко, М. А. Хвесик, О. А. Чала [2–5].

Незважаючи на наявність певних напрацювань та актуальність тематики, регулюючий потенціал ЕО мало досліджений, а вітчизняна система такого оподаткування ще досить далека від її ефективного використання.

**Метою** статті є обґрунтування напрямів підвищення ефективності податкового регулювання (ПР) як інструменту державної політики у галузі охорони навколишнього середовища.

**Матеріали та методи.** При написанні статті використано сукупність наукових методів і підходів, що дало змогу реалізувати концептуальну єдність дослідження, зокрема діалектичний, історичний та структурний методи використано для розкриття передумов та особливостей застосування податкового регулювання у вирішенні екологічних проблем суспільства. Інформаційною базою стали праці українських та зарубіжних науковців, матеріали зарубіжних організацій.

**Результати дослідження.** Сьогодні зростає увага до використання ЕО в світі з метою вирішення екологічних проблем. Лише два десятиліття тому невелика кількість країн Європи почала активно використовувати регулюючий вплив різних екологічних податків на поведінку їх платників. Пройшло небагато часу і все більше країн досить вдало застосовують досліджувані податки, так вирішуючи нагальні екологічні проблеми. В низці країн існують серйозні плани на введення нових подібних податків або регулювання та внесення коректив у вже діючу систему ЕО.

Екологічні податки стають важливою частиною загального комплексу заходів економічної політики, з'являється все більше фактів їх ефективного використання при вирішенні сучасних та попередження майбутніх екологічних проблем суспільства, наслідки яких складають цілий комплекс, зокрема – це:

- глобальне потепління;
- зміна клімату;

- руйнування озонового шару;
- втрата біорізноманіття;
- знищення лісів;
- виснаження земельних ресурсів;
- забруднення водних ресурсів;
- забруднення повітря.

Екологічні податки є одним із джерел фінансів, які спрямовуються на відновлення знищених лісів, різні природоохоронні заходи, ліквідацію забруднення та забезпечення заходів, пов'язаних з охороною природи. Високі ставки податків змушують добувні підприємства запроваджувати технологічні схеми, які забезпечують раціональну і комплексну переробку видобутої сировини. Прискорена амортизація дозволяє модернізувати виробництво, що збільшує глибину переробки і коефіцієнта виходу товарної продукції. Це допомагає в умовах промислового видобутку обмежених природних ресурсів зменшити їх виснаження.

Таким чином, у ПР можливо виділити два головних напрями:

- Використання стимулюючого потенціалу податків. Головна мета екологічних податків – це зміна поведінки, яка шкодить довкіллю (надходження таких податків до бюджету будуть зменшуватися разом із викидами забруднюючих речовин).
- Використання фіскального потенціалу податків. Екологічні податки застосовують для отримання фінансових ресурсів і подальшого фінансування цільових природоохоронних програм, а вже потім для коригування поведінки забруднювачів.

ПР дозволяє вносити зміни до податкової системи таким чином, щоб перенести податкове навантаження із капіталу, праці та споживання на види діяльності, які негативно впливають на довкілля або використовують природні ресурси.

Прихильники активного застосування ЕО досить часто посиляються на теорію «*double dividend*» («подвійного дивіденду») [6]. Сутність її полягає в тому, що екологічні податки дозволять: *по-перше*, отримати перший дивіденд – збереження навколишнього середовища, *по-друге*, другий дивіденд – за рахунок перенесення податкового тиску із податків на працю й капітал зменшаться їх спотворюючі ефекти, що допоможе зростанню зайнятості, інвестицій, економічного зросту тощо. Отримані податкові доходи від екологічних податків дозволять вирішувати тактичні та стратегічні соціально-економічні завдання суспільства.

Значних фінансових результатів від реформи ЕО вже отримала Німеччина. За рахунок збільшення надходжень від енергетичних податків (з 34,1 млрд євро в 1998 р. до близько 52,7 млрд євро в 2003 р.) вдалося спрямувати 88 % від отриманої суми на зменшення внесків громадян у рамках системи державного пенсійного страхування, а 3 % використано на фінансування урядової федеральної програми щодо



розширення інвестицій в поновлювальні джерела енергії та підвищення енергоефективності будівель [7, с. 3].

Дієвість та ефективність ПР варіюється в різних країнах і визначається цілою низкою факторів: конструкцією системи ЕО (широта охоплення об'єктів), рівнем податків (ставки оподаткування), характером реалізації (пільги), напрямами використання отриманих податкових доходів.

У процесі вирішення екологічних проблем України податкове регулювання може забезпечити:

- економічні стимули для забруднювачів – стимулювати їх до нововведень та інвестицій у відновлювані джерела енергії та альтернативні види палива;
- ефективне використання паливно-енергетичних ресурсів, реалізацію заходів енергозбереження;
- збільшення частки відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива в енергетичному балансі країни;
- коригування споживчого попиту на екологічно «чисті» та «шкідливі» товари, їх пропозиції з боку виробників;
- ефективне використання природних ресурсів;
- фінансування природоохоронних фондів тощо.

Якщо розмір штрафних санкцій за байдужість до екологічних проблем керівників підприємств, які забруднюють довкілля, є меншим від витрат на дотримання правил, то уряд, змінюючи ставки екологічних податків, їх структуру та правила сплати, має зробити їх більшими. Це матиме результат – зменшення викидів забруднюючих речовин, збільшення витрат на інновації та технологічні вдосконалення. Таким чином, податки дозволяють збільшити обсяг коштів, яку заплатить забруднювач навколишнього середовища.

Підприємство вирішує, що йому більш вигідно: зменшувати викиди забруднюючих речовин шляхом реалізації природоохоронних заходів чи сплачувати податкові платежі за забруднення довкілля.

Можна стимулювати підприємство шляхом надання податкових пільг в обмін на зобов'язання підвищити енергоефективність та впровадити систему управління енергоспоживанням. Податкові пільги можуть стимулювати екологічно «чисті» виробництва, а високі екологічні податки повинні збільшувати ціну діяльності зі значним негативним впливом на навколишнє природне середовище.

Податкове регулювання надає можливість платникам екологічних податків обирати власну стратегію поведінки. Податкові пільги підвищують економічну зацікавленість забруднювачів навколишнього природного середовища в інвестуванні власних фінансових ресурсів у екологічно «чисті» технології, відновлювальні джерела енергії. Для прикладу, будівництво очисних споруд спонукатиме до збільшення площ, які є об'єктом оподаткування податком на нерухоме майно, і тоді

.....

така проблема вирішується наданням пільг зі сплати такого податку (діючий вітчизняний механізм оподаткування передбачає можливість використання цієї пільги за рішенням органу місцевого самоврядування). Можна використати інший інструмент ПР: прискорену амортизацію для таких споруд або очисного обладнання. Податкові пільги мають стимулювати екологічну спрямованість усіх галузей економіки [8, с. 147].

Сучасні дослідження показують, що екологічні податки – дієвий інструмент у вирішенні екологічних проблем сучасності. В країнах ОЕСР і ЄС використовується 375 податків, 250 екологічних зборів або платежів за забруднення навколишнього природного середовища [9, с. 10]. Такі фінансові інструменти, як «зелені податки» можуть забезпечити бюджет додатковими доходами, які можна буде використати для поліпшення екології або скорочення податків для незаможних верств населення.

Перелік податкових інструментів у сучасній практиці ЕО є досить широким та всеохоплюючим стосовно об'єктів регулювання. Це плата за скидання стічних вод, забруднюючих речовин, податки на викид вуглецю, на власність, земельні податки та ін. (табл. 1).

Таблиця 1

**Податкові інструменти та їх використання  
у сучасній практиці екологічного оподаткування**

Об'єкт регулювання	Податкові інструменти регулювання
Використання водних ресурсів	Податок на приріст капіталу, рентна плата за спеціальне використання води
Забруднення водних ресурсів	Штрафні санкції за скид стічних вод, екологічний податок
Використання лісових насаджень	Рентна плата за спеціальне використання лісових ресурсів
Забруднення лісових насаджень	Екологічний податок
Використання землі та ґрунту	Податки на власність, земельні податки
Забруднення землі та ґрунту	Екологічний податок
Використання корисних копалин	Рентна плата за користування надрами для видобування корисних копалин; рентна плата за користування надрами в цілях, не пов'язаних з видобуванням корисних копалин
Забруднення повітря	Екологічний податок

*Джерело: розроблено автором за [10–11].*

Найпоширеніші фінансові інструменти екологічного оподаткування такі:

- Податки на енергію, нафту та нафтопродукти.
- Транспортні податки.
- Податки на викиди та забруднення повітря.
- Інші податкові відрахування.

Варто обмежити кількість об'єктів оподаткування екологічними податками, зосередившись на речовинах, які найбільше забруднюють повітря і водні ресурси, а ідентифікація та розрахунок екологічних податків має потребувати найменших витрат для держави та платників.

Витрати на адміністрування податків надзвичайно важливі, тому екологічні податки є досить ефективними. Зокрема, надзвичайно низькі витрати на їх адміністрування у Німеччині: на екологічні податки витрачається лише 0,1 % їхніх доходів (для порівняння: 2,2 % доходів від податку на доходи фізичних осіб і 5 % доходів від корпоративного прибуткового податку витрачаються на їх адміністрування) [7, с. 3].

Значну увагу до вирішення екологічних проблем суспільства приділяють країни Європейського Союзу. Нова європейська стратегія економічного розвитку «Європа 2020: стратегія розумного, стійкого і всеосяжного зростання» значну увагу приділяє втіленню в життя ідеї більш раціонального використання природних ресурсів, покращенню екологічної ситуації, розробці нових екологічно чистих технологій. Згідно з єдиною екологічною стратегією, яка розрахована до 2020 р. і дістала назву «Стратегія 20-20-20», планується на 20 % скоротити викиди парникових газів (від рівня 1990 р.), довести до 20 % частку виробництва енергії за рахунок відновлювальних джерел енергії, а загальні енерговитрати країн – членів ЄС мають скоротитися на 20 % [11].

У країнах – членах ЄС поширеними екологічними податками є:

- енергетичні податки (Австрія, Великобританія, Італія, Нідерланди, Словенія, Швеція). Це податки на споживання електрики, вугілля, природного газу та палива;
- податок на мінеральне паливо (Австрія, Великобританія, Греція, Данія, Ірландія, Іспанія, Італія, Люксембург, Нідерланди, Німеччина, Словаччина, Франція) [12, с. 11].

Введення податків на споживання енергії і нафти, в початковому варіанті, передусім для підвищення податкових надходжень, має давню традицію в державах – членах ЄС. Уже з 1950-х років кілька з них ввели енергетичні податки на споживання природного газу, вугілля, електроенергії та нафти. У 1990-ті роки кілька держав – членів ЄС почали вводити податки на паливо, мета яких – охорона навколишнього середовища. Потім країни почали запроваджувати аналізовані податки на енергію і нафтовий сектор.

Великі податки змушують розвивати альтернативну енергетику. В США податковий кредит на виробництво електроенергії із новлювальних джерел складає 2 центи на 1 кВт · год електроенергії, виробленої з використанням енергії сонця, вітру і біомаси. Також існує інвестиційний податковий кредит у розмірі 30 % від вартості інвестицій у когенераційне генеруюче обладнання [6, с. 5–8].

В Україні не підлягають оподаткуванню акцизним податком операції реалізації електричної енергії, виробленої кваліфікованими когенераційними установками та/або з відновлюваних джерел енергії.

Досить поширена практика використання як на загальнодержавному, так і місцевому рівні коефіцієнтів, які збільшують плату за:

- забруднення атмосфери;
- розміщення відходів у межах населених пунктів;
- викиди забруднюючих речовин у визначені водні об'єкти;
- забруднення в рекреаційних зонах.

Наразі Податковий кодекс України зобов'язує застосовувати коригуючі коефіцієнти при розрахунку суми екологічного податку, який справляється за:

- скиди забруднюючих речовин у водні об'єкти;
- розміщення відходів;
- утворення радіоактивних відходів (включаючи вже накопичені) [10].

Для України було б доцільно ввести понижувальні коефіцієнти або ставки екологічного податку для платників, які запровадили систему екологічного менеджменту (система стандартів *ISO 14000*). Одним із варіантів фіскального стимулювання зменшення викидів може стати дозвіл на вирахування природоохоронних витрат із суми екологічних платежів.

З початку 1990-х років багато країн в основу оподаткування автомобілів заклали викиди вуглекислого газу ( $CO_2$ ). Першою була Фінляндія, яка запровадила його в 1990 р. Невдовзі її приклад наслідували Великобританія, Данія, Німеччина, Нідерланди, Польща, Словенія, Фінляндія та Швеція.

Час довів, що заходи ПР в ЕО призвели до значних змін обсягів викидів вуглекислого газу, який, попри природне походження та завдяки людській діяльності через значну його кількість, став найзначнішим з антропогенних парникових газів [13, с. 23]. У цілях реалізації Кіотського протоколу деякі держави активно використовують податки на викиди двоокису вуглецю, зокрема, це Данія та Італія. У Фінляндії застосовуються різні ставки податків на споживання енергії залежно від того, як вона була вироблена. В Канаді звільнені від оподаткування інвестиції у відновлювальні джерела енергії й енергозбереження.

У вітчизняній практиці ПР, крім безпосередньо екологічних податків, застосовуються і неекологічні податки: податок на прибуток підприємств, податок на доходи фізичних осіб, податок на додану вартість (*табл. 2*).

Такі інструменти ПР як звільнення від оподаткування прибутку та інших певних операцій, податкова знижка, невключення об'єктів до бази оподаткування дозволяють вирішувати нагальні екологічні проблеми українського суспільства: зняття Чорнобильської АЕС з експлуатації та перетворення об'єкта «Укриття» на екологічно безпечну систему, підвищення енергоефективності та енергозбереження, модернізація Бортницької станції аерації тощо.

**Податкове регулювання вирішення екологічних проблем в Україні**

Податок	Зміст податкового регулювання
На прибуток підприємств	Звільняється від оподаткування прибуток Чорнобильської АЕС, якщо такі кошти використовуються на фінансування робіт з підготовки до припинення роботи і зняття Чорнобильської АЕС з експлуатації та перетворення об'єкта «Укриття» на екологічно безпечну систему
	Звільняється від оподаткування прибуток підприємств, отриманий за рахунок міжнародної технічної допомоги або коштів, які передбачаються в державному бюджеті як внесок України до Чорнобильського фонду «Укриття» для реалізації міжнародної програми – Плану здійснення заходів на об'єкті «Укриття»
	Дозволено амортизувати капітальні витрати на поліпшення земель, не пов'язаних з будівництвом
На доходи фізичних осіб	Податкова знижка суми коштів, сплачених платником податку у зв'язку з переобладнанням транспортного засобу, що належить платникові податку, з використанням у вигляді палива моторного сумішевого, біоетанолу, біодизеля, стиснутого або скрапленого газу, інших видів біопалива
	Звільнення від оподаткування суми коштів, яка надається платнику податку міжнародною фінансовою організацією ... у зв'язку із здійсненням заходів щодо енергоефективності та енергозбереження
	Не підлягають оподаткуванню доходи, що нараховані (виплачені, надані) громадянам Японії на період реалізації проекту модернізації Бортницької станції очистки стічних вод
На додану вартість	Звільнення від оподаткування операцій за ввезення на митну територію України: -устаткування, яке працює на відновлюваних джерелах енергії, енергозберігаючого обладнання і матеріалів, засобів вимірювання, контролю та управління витратами паливно-енергетичних ресурсів, обладнання та матеріалів для виробництва альтернативних видів палива або для виробництва енергії з відновлюваних джерел енергії; -матеріалів, устаткування, комплектуючих, що використовуються для виробництва: устаткування, яке працює на відновлюваних джерелах енергії; -матеріалів, сировини, устаткування та комплектуючих, які будуть використовуватися у виробництві альтернативних видів палива або виробництві енергії з відновлюваних джерел енергії; -енергозберігаючого обладнання і матеріалів, виробів, експлуатація яких забезпечує економію та раціональне використання паливно-енергетичних ресурсів; -засобів вимірювання, контролю та управління витратами паливно-енергетичних ресурсів
	Спеціальний режим оподаткування – діяльність у сфері лісового господарства та рибальства

*Джерело: розроблено автором за [10].*

Такі інструменти ПР як звільнення від оподаткування прибутку та інших певних операцій, податкова знижка, невключення об'єктів до бази оподаткування дозволяють вирішувати нагальні екологічні проблеми українського суспільства: зняття Чорнобильської АЕС з експлуатації та перетворення об'єкта «Укриття» на екологічно безпечну систему, підвищення енергоефективності та енергозбереження, модернізація Бортницької станції аерації тощо.

Вітчизняний механізм ПР у вирішенні екологічних проблем суспільства реалізується не повною мірою, оскільки відповідні норми регулювання, які діють у країнах Європейського Союзу, відсутні у Податковому кодексі України. Варто враховувати можливі ризики екологічного оподаткування: зниження платоспроможності та фінансової стійкості забруднювачів; ускладнення виконання ними податкового законодавства; неможливість повністю або частково зменшити свої податкові зобов'язання з екологічних податків перед бюджетом; додаткові витрати фіскальних органів на адміністрування таких податків; ухилення від оподаткування та незаконна діяльність суб'єктів господарювання – забруднювачів тощо.

**Висновки.** Сутність податкового регулювання як інструменту державної екологічної політики полягає у коригуванні поведінки користувачів природних ресурсів, забруднювачів довкілля, виробників екологічно шкідливої продукції; отриманні податкових доходів для вирішення екологічних проблем. Це дасть можливість зменшити податкове навантаження на капітал та працю.

Аналіз стану екологічних податків та особливостей їх впливу на поведінку платників дає підстави для висновків про необхідність врахування таких пропозицій:

- податки на забруднення мають стимулювати забруднювачів зменшувати викиди в атмосферу та скиди у водні ресурси найбільш шкідливих для навколишнього природного середовища речовин, нейтралізація яких потребує найменших витрат (викиди отруйних речовин невеликою кількістю великих стаціонарних джерел), виходячи з пріоритетних екологічних проблем;

- необхідно розширити практику застосування екологічних податків у частині оподаткування рухомих джерел-забруднювачів, відходів (автомобільні шини, акумуляторні батареї, поліетиленові пакети) і джерел забруднення в сільському господарстві (пестициди, добрива);

- необхідно покращити співпрацю державних і недержавних інституцій: міністерств (Міністерство екології та природних ресурсів України, Міністерство юстиції України, Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, Міністерство фінансів України, Міністерство енергетики та вугільної промисловості України), контролюючих служб (Державна екологічна інспекція України, Державна аудиторська служба України, Державна служба геології та надр України, Державна фіскальна служба України), агентств (Державне агентство водних ресурсів України, Державне агентство лісових ресурсів України, Державне агентство рибного господарства України, Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження України), наукових установ та громадських організацій;

- екологічні податки потрібно встановлювати у такому розмірі, щоб вони були вищими граничних витрат на зменшення викидів забруднюючих речовин, і таким чином регулювати поведінку забруднювачів, цим стимулюючи зберігати довкілля;

➤ при подальшому регулюванні значну увагу необхідно приділити підвищенню екологічної ефективності таких податкових інструментів, а не їх фіскальному потенціалу, що дозволить знизити негативний вплив на навколишнє природне середовище та збільшити інвестиції у «зелені» інновації.

Більш широке використання екологічних податків дозволяє перенести податковий тиск із прямих податків (податку на прибуток підприємств, податку на доходи фізичних осіб), які найбільш негативно впливають на економічне зростання, а отримані податкові доходи направити на фінансування природоохоронних заходів. Зазначене вимагає подальших наукових досліджень для досягнення оптимального фіскального та природоохоронного ефекту від використання екологічних податків.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. UN Climate Change Conference Paris 2015. URL : <http://www.un.org/sustainabledevelopment/cop21>.
2. Веклич О. Як зашкодити екологічному оподаткуванню? Дзеркало тижня. 2014. № 32 (178). С. 7.
3. Економічні аспекти управління природними ресурсами та забезпечення сталого розвитку в умовах децентралізації влади в Україні / за ред. М. А. Хвесика, С. О. Лизуна. Київ : ДУ ІЕПСР НАН України, 2015. 72 с.
4. Міщенко В. С., Маковецька Ю. М., Омеляненко Т. Л. Інституціональний розвиток сфери поводження з відходами в Україні: на шляху європейської інтеграції. Київ : Ін-т економіки природокористування та сталого розвитку НАН України, 2013. 192 с.
5. Чала О. А. Сучасні аспекти розподілу екологічного податку в контексті забезпечення екологізації національної економіки. Ефективна економіка. 2015. № 3. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3908>.
6. Roberton C. 2016. Environmental Taxation. NBER Working paper. № 22303. P. 5–8. URL : <http://www.nber.org/papers/w22303.pdf>.
7. Görres A. 2005. Germany's ecotax reform 1999–2003: implementation, impact, future development. Green budget paper. P. 3. URL : <http://www.foes.de/pdf/GBG-GreenEssay-2005-03-Goerres-Germanys-ecotax-reform-1999-2003.pdf>.
8. Налоговые льготы. Теория и практика применения : монографія / под ред. И. А. Майбурова, Ю. Б. Иванова. М. : Юнити-Дана, 2014. 487 с.
9. The Political Economy of Environmentally Related Taxes, 19 June 2006. Paris : OECD, 2006. P. 10.
10. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 № 2755-VI (зі змін. і допов.). URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>.
11. Europe 2020: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Communication from the Commission. European Commission. Brussels, 2010, 03 March. 32 p.
12. Green policies in the EU: A review, EC-IILS joint discussion paper series. № 14. 57 p. The Political Economy of Environmentally Related Taxes, 2006. 19 June. Paris : OECD. P. 10. URL : <http://www.ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=7246&langId=en>.
13. How Effective Are Green Taxes? Green Fiscal Commission, Briefing Paper Two, April 2009. 8 p. URL : [http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/GFC\\_BRIEFING\\_2\\_FINAL.pdf](http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/GFC_BRIEFING_2_FINAL.pdf).

*Стаття надійшла до редакції 07.02.2017.*

**Nikitishyn A. Tax regulation as a tool of state environmental policy.**

**Background.** Nowadays, attention of the world community is focused not only on financial and economic problems. On the foreground, there are climatic and environmental problems that require search of new and improvement of existing tools, including financial, that will promote their solution.

These tools are taxes, which contribute to solving of urgent environmental problems through regulatory function. They have become an important and effective tool of provision of environmental safety of the society, and play an important role in the transition to low carbon economy.

**The analysis of recent researches and publications.** A lot of works are devoted to current problems and prospects of development of environmental taxation (ET) in Ukraine and abroad. Despite their availability, regulatory potential of the ET is quite important and little studied topic, and domestic system of such taxation is still quite far from realization of its full potential and effective use.

The **aim** of the article is justification of the ways of the increase of tax regulation efficiency as a tool of state environmental policy.

**Materials and methods.** In the process of writing this article a combination of methods and approaches was used, which helped to implement the conceptual integrity of the research, particularly dialectical, historical and structural methods were used for the disclosure of preconditions and specific features of tax regulations use when solving environmental problems of the society.

**The results of the research.** At present time, there is a growing attention to the use of environmental taxation in the countries worldwide in order to solve environmental problems. The efficiency and effectiveness of tax regulations vary in different countries and is determined by a number of factors: the structure of environmental taxation system (breadth of coverage of objects), the level of taxes (tax rate) and the nature of implementation (benefits), directions of the use of obtained tax incomes. Tax regulation allows payers of environmental tax to choose their own behavior strategy. Tax benefits increase economic interest of pollutants of the natural environment to invest their financial resources into environmental technologies, renewable energy sources. The domestic tax regulation mechanism is not implemented to the full extent when solving environmental problems of the society, because the Ukrainian Tax Code does not contain relevant norms of regulation which are in force in the countries of the European Union.

**Conclusion.** The essence of tax regulation as a tool of state environmental policy is to influence and correct the behavior of the users of natural resources, pollutants of the natural environment, manufacturers and consumers of environmentally harmful products; to obtain tax incomes that will be used to solve environmental problems and will give an opportunity to reduce the tax load on the capital and labor that will contribute to economic growth, the provision of social and economic development of the society.

**Keywords:** tax regulation, environmental taxes, environmental taxation, tax policy, tax system, natural environment.

## REFERENCES

1. UN Climate Change Conference Paris 2015. URL : <http://www.un.org/sustainabledevelopment/cop21>.
2. Veklych O. Jak zashkodyty ekologichnomu opodatkuvannju? Dzerkalo tyzhnja. 2014. № 32 (178). S. 7.



3. Ekonomichni aspekty upravlinnja pryrodnymy resursamy ta zabezpechennja stalogo rozvytku v umovah decentralizacii' vlady v Ukraini / za red. M. A. Hvesyka, S. O. Lyzuna. Kyi'v : DU IEPSR NAN Ukrainy, 2015. 72 s.
4. Mishhenko V. S., Makovec'ka Ju. M., Omel'janenko T. L. Instytucional'nyj rozvytok sfery povodzhennja z vidhodamy v Ukraini: na shljahu jevropejs'koi' integracii'. Kyi'v : In-t ekonomiky pryrodokorystuvannja ta stalogo rozvytku NAN Ukrainy, 2013. 192 s.
5. Chala O. A. Suchasni aspekty rozpodilu ekologichnogo podatku v konteksti zabezpechennja ekologizacii' nacional'noi' ekonomiky. Efektyvna ekonomika. 2015. № 3. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3908>.
6. Roberton C. 2016. Environmental Taxation. NBER Working paper. № 22303. P. 5–8. URL : <http://www.nber.org/papers/w22303.pdf>.
7. Görres A. 2005. Germany's ecotax reform 1999–2003: implementation, impact, future development. Green budget paper. P. 3. URL : <http://www.foes.de/pdf/GBG-GreenEssay-2005-03-Goerres-Germanys-ecotax-reform-1999-2003.pdf>.
8. Nalogovye l'goty. Teorija i praktika primenenija : monografija / pod red. I. A. Majburova, Ju. B. Ivanova. M. : Juniti-Dana, 2014. 487 s.
9. The Political Economy of Environmentally Related Taxes, 19 June 2006. Paris : OECD, 2006. P. 10.
10. Podatkovyj kodeks Ukrainy : Zakon Ukrainy vid 02.12.2010 № 2755-VI (zi zmin. i dopov.). URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>.
11. Europe 2020: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Communication from the Commission. European Commission. Brussels, 2010, 03 March. 32 p.
12. Green policies in the EU: A review, EC-IILS joint discussion paper series. № 14. 57 p. The Political Economy of Environmentally Related Taxes, 2006. 19 June. Paris : OECD. P. 10. URL : <http://www.ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=7246&langId=en>.
13. How Effective Are Green Taxes? Green Fiscal Commission, Briefing Paper Two, April 2009. 8 p. URL : [http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/GFC\\_BRIEFING\\_2\\_FINAL.pdf](http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/GFC_BRIEFING_2_FINAL.pdf).

---

---

# КРИТИКА ТА БІБЛІОГРАФІЯ

---

---

## КОМПЛЕКСНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ В ТОРГІВЛІ

Монографію «Логістичні стратегії в торгівлі»\* кандидата економічних наук, доцента, докторанта кафедри торговельного підприємництва та логістики Київського національного торговельно-економічного університету Н. Б. Ільченко присвячено дослідженню проблем формування логістичної стратегії підприємством торгівлі в сучасних умовах. Процеси глобалізації відчутно виявляються у розвитку діяльності підприємств торгівлі в Україні, що мають як позитивні, так і негативні наслідки. Під впливом інтенсифікації діяльності, розвитком міжнародних роздрібних мереж з сучасними відпрацьованими технологіями виникає потреба впровадження нової філософії формування логістичної стратегії та оптимізації бізнес-процесів підприємства торгівлі в Україні. У зв'язку з цим поява функціональних досліджень, які відображають теоретичні та практичні аспекти формування логістичної стратегії у торгівлі, є актуальною та своєчасною.

Наукова цінність монографії полягає в обґрунтуванні теоретичних та методологічних підходів до запровадження інтегрованої стратегії логістичного управління з використанням збалансованої системи показників. Автором доведено доцільність відповідальності при застосуванні стратегії у ланцюгу поставки товарів (*Corporate Social Responsibility, CSR*), що може бути впроваджена у діяльність всіх вітчизняних підприємств. Розроблено механізм функціонування структури ланцюгів розподілу автокомпонентів за перспективами збалансованої системи показників (*Balanced Score Card, BSC*).

Практичне значення монографічного дослідження полягає у тому, що основні положення та результати, запропоновані автором, можуть використовуватися науковцями у подальшому вивченні сучасних проблем теорії та методології досліджень, підприємствами торгівлі при формуванні та розробленні логістичних стратегій.

---

\* Логістичні стратегії в торгівлі : монографія. Київ : Київ. нац. торг. екон. ун-т, 2016. 432 с.

Монографія складається з чотирьох розділів, у яких обґрунтовано теоретико-методологічні аспекти розвитку логістичної стратегії, сучасні підходи до управління логістичними ланцюгами поставок товарів, організаційно-економічний механізм регулювання логістичної діяльності підприємства торгівлі, а також запропоновано рекомендації щодо розробки та впровадження логістичних стратегій на підприємствах торгівлі.

Новизна авторського підходу полягає у розвитку та уточненні теоретичних, методологічних та методичних засад формування логістичної стратегії підприємством торгівлі, оптимізації логістичних бізнес-процесів у ланцюгу поставки товарів та оцінювання ключових факторів, що впливають на вибір учасників логістичного ланцюга.

У першому розділі «Теоретичні аспекти формування логістичної стратегії підприємством торгівлі» автором доведено, що формування логістичної стратегії являє собою комплексний, впорядкований та інтегрований процес, спрямований на покращання логістичного обслуговування та обґрунтування рішень, що впливають на підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства торгівлі. Проаналізовано теоретичні та методологічні підходи до визначення основних типів та видів логістичних стратегій на підприємстві торгівлі.

У другому розділі «Науково-методичні підходи до розробки стратегії управління логістичною діяльністю» проведено дослідження складових механізму управління ланцюгами поставки товарів. Автором запропоновано алгоритм формування логістичної стратегії на підприємстві торгівлі; досліджено потокові процеси, що формуються у ланцюгах поставки товарів; визначено критерії формування взаємовідносин з контрагентами-постачальниками; викладено методичні підходи до формування логістичної стратегії підприємством торгівлі в умовах зміни динамічного середовища логістичної системи. Проведено дослідження особливостей розміщення власних та на умовах аутсорсингу розподільчих центрів провідними роздрібними торговельними мережами, що функціонують в Україні.

У третьому розділі «Організаційно-економічне забезпечення реалізації логістичної стратегії на підприємстві торгівлі» досліджено особливості формування ланцюгів поставки на ринку автокомпонентів в Україні, проаналізовано систему дистрибуції. Автором визначено фактори, що впливають на вибір дистриб'ютора на ринку автокомпонентів, розроблено багатомірну модель управління ланцюгами поставки в оптовій торгівлі, заснованій на функціональній залежності учасників у складних та багаторівневих ланцюгах поставки. Вартий уваги запропонований автором методичний інструментарій побудови моделі створення власного розподільчого центру та моделі його використання роздрібними торговельними мережами на умовах аутсорсингу.

Проведено дослідження впровадження сучасних інформаційних систем та технологій на підприємствах торгівлі. Практичну цінність має

розроблена автором система управління ланцюгами поставки товарів, що формує підприємство торгівлі (з використанням моделі Захмана), та спроектована на цій основі інфраструктура управління ІТ-системою.

Четвертий розділ «Теоретико-методологічні засади та методичне забезпечення оцінювання ефективності управління логістичною діяльністю на підприємстві торгівлі» присвячений впровадженню методологічних підходів та практичного інструментарію оцінювання збалансованих показників управління ланцюгами поставки товарів на підприємствах торгівлі з використанням процесно-орієнтованої моделі *SCOR*. Розроблено діагностичні показники ланцюга поставки за тривірневою моделлю на прикладі ринку автокомпонентів України. Заслуговує на увагу сформульований автором підхід до визначення показників, які підвищують/знижують ефективність логістичної діяльності підприємства торгівлі. Запропоновано показники та стандарти оцінювання логістичного обслуговування на ринку автокомпонентів, встановлено цілі та можливі ключові показники ефективності функціонування структури ланцюгів розподілу автокомпонентів та відповідальність учасників ланцюга поставки за перспективами *BSC*. Визначено стратегію корпоративної соціальної відповідальності у ланцюгах поставки товарів, обґрунтовано термін «логістичний ризик», проведено класифікацію ризиків, що можуть виникати у ланцюгах поставки товарів та розроблено модель оцінювання впливу логістичних ризиків на господарську діяльність підприємства торгівлі.

Монографія має практичну цінність, виконана на високому професійному рівні, підкріплена ілюстративним матеріалом, є логічною за структурою викладення, легкою для сприйняття за стилем, являє собою завершене самостійне наукове дослідження та буде корисна для фахівців з логістики, а також тих, хто на науковому та практичному рівнях вирішує проблеми впровадження логістичних стратегій. Видання цієї монографії є логічним продовженням наукових досліджень Ільченко Наталії Борисівни, а сама монографія містить обґрунтованість наукових поглядів автора.

***Смерічевська С. В.,***

*д. е. н., професор кафедри логістики*

*Національного авіаційного університету*