

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ПОЛІСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ПРАВА
ПОДІЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ АГРАРНО-ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВІННИЦЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ІНСТИТУТ КНТЕУ**



**Матеріали Всеукраїнської науково-практичної
інтернет-конференції**

**«ФІНАНСОВІ ІНСТРУМЕНТИ РЕГІОНАЛЬНОГО
РОЗВИТКУ»**

ТОМ I

27 жовтня 2021 року

Житомир 2021

Редакційна колегія:

СКИДАН Олег	д.е.н., професор, ректор Поліського національного університету
ДЕМА Дмитро	к.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів і кредиту Поліського національного університету
ПЕТРУК Олександр	д.е.н., професор, Державний університет «Житомирська політехніка»
СИНЧАК Віктор	д.е.н., професор, Хмельницький університет управління та права

Відповідальний секретар:

АБРАМОВА Ірина	к.е.н., доцент, Поліський національний університет
----------------	--

Рецензенти:

РУДИК Володимир	д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів, банківської справи, страхування та електронних платіжних систем, Подільський державний аграрно-технічний університет
ГРИЦИНА Оксана	к.е.н., доцент, завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Львівський національний аграрний університет
НИКОЛЮК Ольга	д.е.н., професор, завідувач кафедри комп'ютерних технологій і моделювання систем, Поліський національний університет

Рекомендовано до друку Вченою Радою Поліського національного університету

Ф 59	Збірник праць учасників Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Фінансові інструменти регіонального розвитку» (27 жовтня 2021 р.). Том 1. Житомир: Поліський університет, 2021. 140 с.
------	--

Збірник, сформований за матеріалами доповідей учасників Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Фінансові інструменти регіонального розвитку», покликаний привернути увагу широкої громадськості до довгострокових перспектив регіонального розвитку та фінансових інструментів його забезпечення. Збірник містить матеріали досліджень провідних вітчизняних та закордонних науковців, розкриває актуальні проблеми фінансової децентралізації й муніципальної консолідації регіонів, особливості податкової політики, пріоритети інноваційно-інвестиційного розвитку регіонів, роль фінансових інституцій у системі регіонального розвитку тощо.

Відповідальність за зміст поданих матеріалів та точність наведених даних несуть автори. Передрук, тиражування, розповсюдження інформації без письмового дозволу Поліського національного університету забороняється.

людиною своєї значущості в процесі розв'язання проблем глобальних перетворень можна досягти позитивних змін у забезпеченні сталого розвитку суспільства.

Висновки. За результатами проведеного дослідження встановлено, що розробку основних напрямів реалізації сталого розвитку необхідно проводити у вирішенні існуючих еколого-економічних та соціально-психологічних проблем. Такий підхід сприятиме виявленню негативних факторів та формуванню дієвих заходів для реалізації концепції сталого розвитку. Особливого значення набуває питання багаторівневості підходу (від державного до індивідуального), що у подальшому забезпечить можливість вибору сучасних методів для реалізації концепції сталого розвитку.

Список використаних джерел

1. Зайцева Л. О. Складові концепції сталого розвитку. Ефективна економіка. 2019. № 11. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7401>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.11.55
2. Смирнова І. І., Михайлюта Є. І., Сталий розвиток в Україні: теоретичні аспекти. *Економічний вісник Донбасу*. Вип. 1(51), 2018. С. 10-14.
3. Стратегія сталого розвитку України до 2030 року URL: <https://igu.org.ua/sites/default/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83.pdf>.

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ КРЕДИТНО-ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ

Власюк С. А.,

к.е.н., доцент,

Голубенко В. І.,

здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня

Уманський національний університет садівництва

(м. Умань, Черкаська обл., Україна)

Вступ. Однією з найбільш специфічних ознак діяльності морських портів є використання моря як транспортного шляху для здійснення перевезень з метою задоволення потреб як юридичних, так і фізичних осіб та отримання прибутку. Разом з цим домінантом діяльності підприємств портової галузі є діяльність, яка забезпечує функціонування портової галузі загалом. За сьогочасної політичної та економічної ситуації в країні, використання застарілої, малоефективної системи управління порушилась стабільність в діяльності підприємств портової галузі, для управлінського персоналу надзвичайно важливим постає усвідомлення існуючих проблем та здійснення пошуку альтернативних підходів щодо фінансово-кредитного забезпечення підприємств, враховуючи при цьому

специфіку, ринкові і галузеві особливості та причини існуючих негативних явищ.

Проблеми фінансово-кредитного забезпечення підприємств портової галузі досліджували Бабаєва К.Н., Бойко М.О., Войнаренко М.П., Дранайло Ю.З., Козаченко Г.В., Корецька О.В., Котлубай В.О., Ляшенко О.М., Онешко С.В., Плотникова І.Л., Подцерковний О.П., Чебанова Т.Є. та інші. Незважаючи на значний науковий доробок у вказаному напрямі питання фінансово-кредитного забезпечення підприємств портової галузі залишається малодослідженим і вимагає сучасних методичних підходів для здійснення ефективного управління.

Метою дослідження є узгодження теоретико-методологічних положень та практичних рекомендацій щодо обґрунтування вдосконалення фінансово-кредитного забезпечення підприємств портової діяльності в сучасних умовах господарювання.

Результати дослідження. Одним із найбільш затребуваних видів транспорту, нині виступають міжнародні морські перевезення на частку яких припадає понад 90% загального перевезення у світовому товарообігу.

Сучасна організація управлінського процесу підпадає під вплив як зовнішніх, так і внутрішніх інформаційних потоків, що в свою чергу створює значні перешкоди для ефективного та результативного управління морськими портами. Наразі, постає необхідність підвищення відповідальності адміністративного персоналу за прийняття рішень, а також спроможність та здатність своєчасно адаптувати портову діяльність до змін на ринку послуг.

Порти як невід'ємна частина світової інфраструктури відіграють найважливішу роль у процесах доставки вантажів морем. Найбільші порти, крім обробки вантажопотоків свого хінтерланда (сухопутна зона тяжіння морського порту (транспортних вузлах і мережу, які орієнтовані і спеціалізуються на обслуговуванні вантажів цього порту) в протилежність форландами – зовнішньої водній зоні впливу порту (інші морські порти, в які з даного порту слідує суду з вантажами), стали займатися трансшипментом (найбільш перспективний механізм оброблення контейнерного вантажопотоку для вітчизняних морських торговельних портів, так як митне оформлення відбувається на спрощеному рівні відповідно до законодавчого підґрунтя) вантажів з усього світу, і як наслідок – з'явилися порти-хаби, які вимушені вести не рівносильну конкурентну боротьбу за вантажопотоки. Для отримання ефективних результатів та підтримання лідируючих конкурентних позицій, варто розглянути основні джерела фінансово-кредитного забезпечення портів [1].

Трансшипмент (англ. transshipment – перевалка) особливий режим транзиту вантажу в контейнерах, який надходить і відвантажується морським транспортом, тобто при зберіганні не виходить за межі зони митного контролю, яка є територією морського торговельного порту. Митне оформлення здійснюється з мінімумом документів (без вантажної митної декларації і без застосування заходів гарантованої доставки). Трансшипмент проходить за

схемою «судно-причал-судно» та застосовується в більшості портів світу для стикування різних контейнерних маршрутів для перевантаження контейнерів, що в свою чергу дозволяє морським контейнерним лініям забезпечувати альтернативні шляхи доставки вантажу до різних портів. Контейнер надходить морем і відправляється морем, його статус залишається не змінним, довантаження або розпакування вантажу не здійснюється, контроль доставки митницею теж не проводиться [2].

Портова галузь відіграє одну із основних ролей у зростанні економіки України. Валовий дохід, сформований на ринку послуг у вітчизняних морських портах, за даними останньої звітності, становив щонайменше 1,7 млрд. доларів США, що дорівнює 2 відсоткам внутрішнього валового продукту. У морській портовій галузі працює близько 1300 суб'єктів господарювання із загальною чисельністю персоналу більше 47 тис. працівників. Морські порти України забезпечують експорт продукції агропромислового та гірничо-металургійного комплексів країни та імпорт таких ресурсів, як вугілля, залізорудна сировина та контейнерні вантажі, що становить близько 40 відсотків (28 515,1 млн. доларів США у 2016 році) обсягу міжнародної торгівлі України з різними країнами світу [3].

Протягом останніх років у діяльності портового господарства України відбулися суттєві зміни. Так, у 2013 році було введено в дію Закон України «Про морські порти України» (організовано Адміністрацію морських портів України – державне підприємство, яке регламентує та забезпечує діяльність морських портів, утримання та використання об'єктів інфраструктури порту державної форми власності, безпосередньо та через свої філії), а також політична ситуація, яка розпочалася в 2014 році та призвела до конститутивних змін [4]. У результаті, Україна втратила морську цільність через частково окуповану територію, але залишилась потужним портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. На узбережжях Чорного та Азовського моря знаходиться 18 морських торговельних портів і 12 портпунктів (5 морських портів перебувають на тимчасово окупованій території). Морські порти України: Дунайський (довжина причальної лінії ≈ 7 км, глибина біля причалу ≈ 7 м), Чорноморський (≈ 22 км, ≈ 15 м), Азовський (≈ 6 км, $\approx 8,5$ м). Загалом, близько 230 причалів, довжина причальної лінії близько 35 км (навалочні/насіпні ≈ 12 км, генеральні вантажі ≈ 15 км). Причалів з глибиною 9,75 м – 30 %. Загальна площа портів України – 1461 га, площа Одеського порту – 141 га (найбільший в Україні) [5].

Як для України, так і для морських портів склалася надзвичайна ситуація, внаслідок частково окупованої території, через що країна значною мірою втратила основний потенціал транспортного флоту. Вибір перспективних напрямків розвитку зовнішньоекономічної діяльності визначив доцільність вибору і обґрунтуванню розвитку національної морської транспортної системи.

За географічним розташуванням, значенням в транспортному обслуговуванні, вектором міжнародних транспортних коридорів та ролі в

міжнародних перевезеннях вантажів, Морські порти України поділяють на чотири основні групи: Дунайські, Північно-Західного Причорномор'я, Кримського узбережжя Чорного моря, Азовські (рис. 1).

Дунайський	Північно-Західного Причорномор'я	Кримського узбережжя Чорного моря	Азовський
<ul style="list-style-type: none">• Рені• Ізмаїл• Усть-Дунайськ	<ul style="list-style-type: none">• Білгород-Дністровський• Чорноморськ• Одеса• Южний• Октябрськ• Миколаїв• Херсон• Скадовськ	<ul style="list-style-type: none">• Євпаторія• Ялта• Севастополь• Феодосія	<ul style="list-style-type: none">• Керч• Бердянськ• Маріуполь

Рис. 1. Національна система морських портів України [6].

Найбільшими за обсягом вантажопереробки серед морських портів України на сьогодні є морські порти Южний, Одеса, Миколаїв та Чорноморськ, потужність яких становить близько 80 відсотків загальної потужності морських портів України. Основними перевагами зазначених морських портів України є глибоководні підходи, які обслуговують великотоннажні морські судна та вантажопотік суб'єктів господарювання, заснованими в основному на приватній формі власності. Інші морські порти України приймають судна з меншою осадкою, а обслуговування вантажопотоків здебільшого забезпечують стивідорні компанії державної форми власності [2].

Так, в Україні, лише Одеський морський порт належить до порту-хаба (великий контейнерний порт, оснащений для швидкої перевалки вантажів з метою зменшення стадійного часу), який задовольняє необхідні вимоги: розміщення в географічно центральному (або доступному) місці в регіоні, наявність хінтерланду для додаткового залучення вантажів; можливість приймати більш крупні судна у порівнянні з іншими портами регіону [7].

Одеський порт є сучасним потужним логістичним центром, який проводить перерозподіл вантажів по іншим портам України через фідерних перевізників. Іллічівський, Маріупольський, Миколаївський, Ренійський морські торгові порти України належать до диверсифікованих портів, що здійснюють перевалку вантажів через термінали різної спеціалізації: нафтоналивні, зернові, контейнерні та ін. Найбільше в Україні є так званих нішевих – 13 портів, що займаються перевалкою різної продукції, але з суттєвим переважанням одного-двох видів [7].

Варто відмітити, що структура управління морськими портами до червня 2013 р. була стандартною для країн пострадянського простору, коли, як і будь-яке підприємство, так і порти були державними установами, які були монополістами на надання портових послуг. Центральний орган державної влади (Міністерство транспорту, потім Міністерство інфраструктури України), був наділений повноваженнями у сфері реалізації державної політики на морському транспорті. На морські порти було накладено мораторій на приватизацію. В результаті, портова галузь має близько 80% зносу основних засобів, при цьому втративши більшу частину транзитних вантажопотоків, та керівництво, не маючи права вибору не змогли адаптуватися до ринкового середовища. У 2012 р. почалося реформування праввідносин власності в морських портах і прийняттям курсу на роздержавлення та лібералізацію галузі, що відбилося в Законі України «Про морські порти України» [8].

Основними джерелами фінансового забезпечення діяльності Адміністрації морських портів України є портові збори (корабельний, якірний, адміністративний, санітарний), плата за надання послуг та орендні платі, інші джерела відповідно до форми власності. Фінансування капітальних вкладень (модернізація, ремонт, реконструкція, будівництво) портової інфраструктури провадиться, як за рахунок коштів інвесторів, так і державного бюджету [8].

Проводити діяльність у морському порту можуть господарюючі суб'єкти будь-якої форми власності, у сфері обслуговування суден, пасажирів, вантажів, причому портові оператори мають сприяти розвитку здорової конкуренції, а адміністрація морського порту не втручатися в їх діяльність (надаючи певним учасникам пільгові або особливі умови роботи тощо).

Висновки. Існуюча недосконалість нормативно-правових актів, якими регламентується діяльність підприємств портової діяльності в частині формування доходів, приводить до скорочення доходів та втрат грошових коштів, неефективність управлінських рішень керівництва сприяє виникненню судових спорів за позовами морських агентств, а суперечливість окремих умов договору щодо фінансових розрахунків діючому законодавству спричиняє невірне визначення та відображення доходів від діяльності. В цілому, дія всіх зазначених факторів веде до недоотримання або втрат грошових коштів. Для гарантування прибутковості фінансових потоків необхідно визначення та впровадження заходів, серед яких можливо визначити:

- приведення у відповідність з чинним законодавством питань стосовно визначення межі територій морських портів;
- для забезпечення регулювання у сфері транспорту створити Національну комісію з регулювання у сфері транспорту;
- розробити та впровадити методіку визначення розміру портових зборів для кожного морського порту;

– провести аналіз виконання наявності, умов та відповідного оформлення договорів про використання інфраструктури морських портів для уникнення ситуацій недоотримання або втрат грошових коштів;

– виключити наявні суперечливості окремих умов договору щодо фінансових розрахунків діючому законодавству.

Список використаних джерел

1. Кіщак І.Т., Порудєєва А.В. Морські порти України в контексті підвищення їхньої конкурентоспроможності. *Приазовський економічний вісник*. 2018. Вип. 6. С. 42-46.

2. Сурілова А. О., Особливості впровадження та розвитку інституту трансшипменту в Україні. *LEX PORTUS*. 2017. № 3 (5). С. 92-99

3. Портова галузь – драйвер зростання вітчизняної економіки. URL : <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/17024-portova-galuz-drajver-zrostannya-vitchiznyanoi-ekonomiki>

4. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

5. Чекаловец В.И., Скворцов Г.П., Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в условиях Европейской интеграции / *Транспорт*. 2013. №30 (458). С. 63–68.

6. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років. Проект. URL: <http://firtukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovikmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>

7. Габ О. Аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей. *Економічний аналіз*. 2019 рік. Том 29. № 1. С. 192-199

8. Про морські порти України : Закон України 17 травня 2012 року N 4709-VI / Верховна Рада України. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>