

УДК 65.012.8:658.7

**РИНОК СУБ'ЄКТІВ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ  
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

*Алькема В.Г., доктор економічних наук*

***Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями***

Поняття національної економічної безпеки науковцями в Україні трактується як загальнонаціональний комплекс заходів, спрямованих на постійний і стабільний розвиток економіки держави, що включає механізм протидії внутрішнім та зовнішнім загрозам [1]. В останні роки наголос також здійснюється на необхідності задоволення сукупності потреб, які забезпечують існування та можливість прогресивного розвитку особи, суспільства і держави [2-3]. До числа таких потреб слід віднести потреби в логістичному обслуговуванні. Задоволення яких, передбачає розвиток вітчизняного логістичного ринку, що забезпечує трансформацію внутрішніх і транзитних матеріальних потоків. Становлення та розвиток цього ринку здійснюється в умовах недосконалості нормативно-правової, інфраструктурної та інших складових вітчизняного логістичного середовища.

***Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язанням даної проблеми і на які спирається автор.***

Згідно із звітом Всесвітнього економічного форуму [4] низькому рівню добробуту України у 3,9 тис. дол. США на душу населення відповідають Індекс економічної свободи із значенням у 46,4 % та Індекс глобальної конкурентоспроможності у 3,95 балів. Україна демонструє регрес у більшості світових рейтингів, зокрема складених Всесвітнім економічним форумом за індексом глобальної конкурентоспроможності та за індексом економічної свободи і за індексом сприйняття корупції. Згідно з даними Світового банку, наведеними інтегральний індекс логістичної ефективності України в 2007 році дорівнював 2,55, що відповідало 73 позиції в загальносвітовому рейтингу логістичної активності. У 2009 році значення індексу погіршилось і становило 2,57, що відповідає 102 позиції із 152 можливих. Така тенденція говорить про погіршення стану української транспортної інфраструктури, недосконалість організації логістичних операцій на митниці, відсутність налагодженої інформаційної підтримки усіх логістичних процесів і зниження в цілому логістичного потенціалу країни [5]. Незважаючи на унікальне географічне розташування України на перетині міжнародних транспортних коридорів і наявності достатньо розвиненої інфраструктури і кваліфікованого логістичного персоналу, наша держава за індексом логістичної ефективності наближається до країн аутсайдерів. Згідно з результатами дослідження експерта Світового банку Лаурі Аяла [6, с. 4–5] Україна не може реалізувати власний логістичний потенціал через незадоволений бізнес-клімат, неефективне використання транспортної інфраструктури, ненадійність і корупцію на митницях. Директор Всесвітнього банку в Україні, Білорусі та Молдові Мартин Райзер відмічає: «Україна має досить відкриту економіку, і розвиток експорту є основною умовою її швидкого відновлення. Однак цей процес гальмують складнощі, пов'язані з нерозвиненістю логістичного потенціалу країни». Така оцінка цілком співпадає з державною позицією. На одному з профільних засідань РНБО відмічалось: «Транзитний потенціал України, який за своїми об'єктами товарообігу, логістичної інфраструктури є найбільшим в Європі але використовуються лише на 60 %» [7, с. 5].

***Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття.*** Ринок логістики безпосередньо залежить від загального стану економіки держави і, в першу чергу, від якості інвестиційної, інноваційної та зовнішньоторговельної політики та умов і стимулів ефективного і безпечного розвитку бізнес-середовища. На сьогодні відсутні дослідження впливу цих складових та факторів на стан ЕБ суб'єктів логістичної діяльності. Не визначено роль цих суб'єктів в забезпеченні національної економічної безпеки.

***Формулювання цілей статті (постановка завдання)***

Метою статті є аналіз факторів та чинників макрологістичного середовища, які визначають стан економічної безпеки суб'єктів логістичної діяльності та її вплив на національну економічну безпеку.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів** На першому етапі досліджували стан інвестиційної безпеки держави як ключового фактора розвитку суб'єктів логістики. Інвестиційна безпека – це такий стан рівня інвестицій, який дає можливість оптимально задовольняти поточні інвестиційні потреби національної економіки за обсягом і структурою з урахуванням ефективного використання й повернення коштів, які інвестуються, оптимального співвідношення між розмірами внутрішніх і зовнішніх інвестицій, іноземних інвестицій у країну і вітчизняних за кордон [8, с. 218]. Вплив інвестиційної складової системи національної ЕБ здійснювався на підставі аналізу структури використання інвестицій за видами економічної діяльності (Рис. 1.).

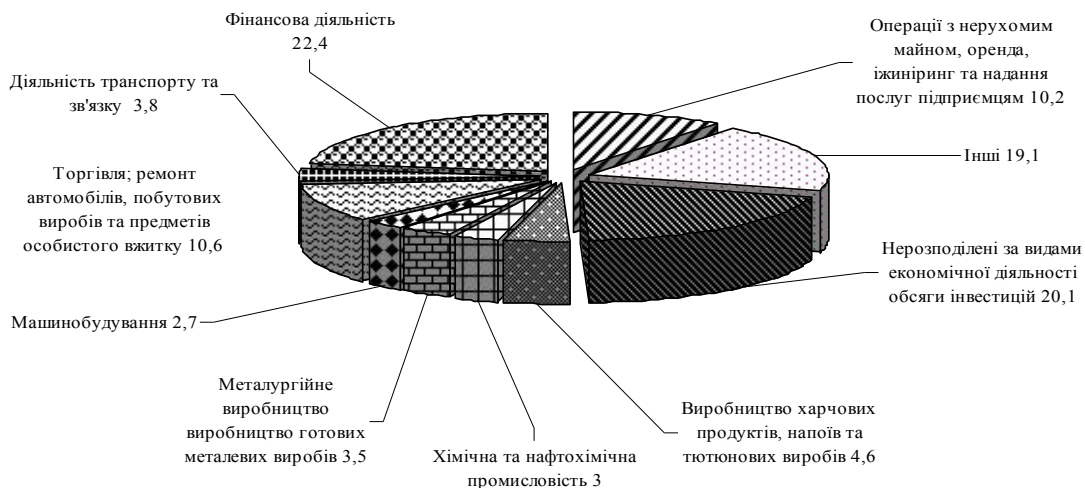


Рис. 1. Структура прямих іноземних інвестицій в Україну за видами економічної діяльності  
Джерело: [9]

Як видно з рисунка 1 структуру прямих іноземних інвестицій в Україну за видами економічної діяльності не можна вважати оптимальною. Спостерігається розпорошення іноземних інвестицій між значною кількістю видів економічної діяльності, що свідчить про відсутність державної стратегії та стратегічних пріоритетів інвестиційної політики. Значна кількість інвестицій залучається у сферу фінансової діяльності та сфери торгівлі і послуг. Тобто у ті сфери, де наявний короткий інвестиційний цикл. У сферу транспорту та зв'язку у 2009 році залучено всього 3,8 % від загального обсягу прямих іноземних інвестицій. Іноземний капітал не сприяє технологічному оновленню транспортної галузі та інноваційному розвитку її інфраструктури. Отже, незважаючи на те, що фактичне значення індикатора інвестиційної безпеки, починаючи з 2004 року, знаходиться у межах від 8,97 до 23,47 % ВВП, говорити про їх оптимальне використання не доводиться. Враховуючи ключове значення логістичного ринку для розвитку системи національної ЕБ, слід визначити стратегічні пріоритети інвестиційної політики як на загальнодержавному рівні, так і на рівні цієї сфери діяльності. Зовнішньоекономічну складову ЕБ держави оцінювали за показниками зовнішньоторговельної безпеки. Зовнішньоторговельна безпека полягає у спроможності держави протистояти впливу зовнішніх загроз у міжнародній торгівлі і мінімізувати заподіяні ними збитки, активно використовувати участь у світовому поділі праці для створення сприятливих умов розвитку експортного потенціалу і реалізації імпорту, забезпечувати відповідність зовнішньоторговельної діяльності національним економічним інтересам [10, с. 171]. Основними європейськими партнерами України в зовнішній торгівлі є Польща, Турція, Італія та Німеччина. Серед країн СНД провідне місце займає Російська Федерація. Погіршення показників зовнішньоекономічної безпеки обумовлено суттєвим зниженням обсягів товарообігу країни у зв'язку із зменшенням транзитних потоків. За підсумками 2009 року товарообіг України зменшився практично на 25 % порівняно з 2008 роком, а на водному транспорті обсяги вантажоперевезень знизились до 50 відсотків. У 2009 році через митний кордон України було перевезено 556 млн тонн вантажів, що на 50 % більше ніж у 2000 році. Але світова фінансово-економічна криза обумовила різке скорочення об'ємів перевезень. Вантажопотоки через Україну зменшились у 2009 році до 400,4 млн тонн через суттєве скорочення транзиту. Якщо не

враховувати в структурі вантажопотоків трубопровідний транспорт, у 2009 році 60 % вантажів становили експортні відправлення, імпорт становив 18 %, а інше відноситься до транзитних відправлень.

За даними Світового банку майже 90 % логістичних послуг в Україні – це операції, пов’язані з транспортною логістикою, 8 % – операції складського зберігання, 2 % – експедирування і лише 1 % – управління ланцюгами поставок. Майже 86 % вантажообігу здійснюється нетранспортними організаціями [9, с. 5] так, як переважна більшість виробників, утримують власні транспортно-експедиційні підрозділи. У 2008 та 2009 рр. зменшився обсяг перевезення вантажів усіма видами транспорту. На залізничному транспорті обсяг відправлень вантажів за зазначений період скоротився на 22,6 %, обсяг відправлення вантажів морським транспортом зменшився на 43,5 %, а автомобільним та авіаційним відповідно на 15,6 та 16,7 відсотки. У 2008 році портами було перероблено 167 млн тонн зовнішньоторговельних вантажів, тоді як у 2009 році цей показник становив лише 152 млн тонн. Зменшення обсягів реалізації продукції переробної промисловості та транспорту призвело до погіршення фінансових результатів та ефективності діяльності (Рис. 2).

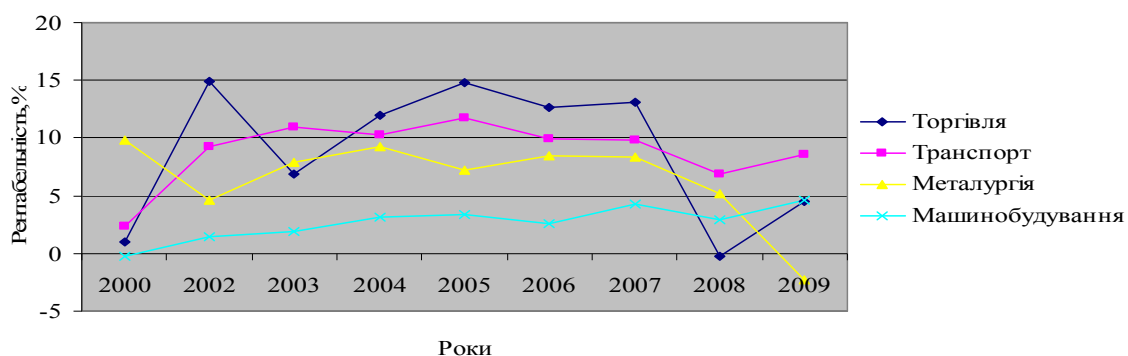


Рис. 2. Рентабельність операційної діяльності підприємств Джерело: [11, с. 62]

Показники рентабельності операційної діяльності підприємств транспорту та зв’язку майже у два рази вищі, ніж у промисловості. Хоча у цілому вони знаходяться на достатньо низькому, як для сфери послуг, рівні. У період рецесії намітилась позитивна тенденція щодо нарощування ефективності діяльності цих підприємств, у 2009 р. показник рентабельності підприємств цього виду діяльності зріс, порівняно з 2008 р., на 24,6 %. Якщо розглядати значущість транспортної інфраструктури в системі національної ЕБ, то ключова роль належить транспортним системам трубопровідного, залізничного та автомобільного транспорту. Роль водного та авіаційного транспорту є менш значущою [12, с. 14]. Транспортні послуги відіграють значну роль у торгівлі, послугами в 2009 році в їх структурі трубопровідний транспорт займав 29,1 %, залізничний – 22,6 %, повітряний – 19,7 %, морський – 19,3 % та інші – 9,3 % [11, с. 15].

В Україні залізничний транспорт представлений монопольним оператором, яким є Укрзалізниця. Загрози ЕБ несе в собі фізично застарілий рухомий склад залізниці, який має ступінь зносу на рівні 75–80 %. Необхідна невідкладна його модернізація, оскільки зношені вагони є загрозою виробничій безпеки на залізничному транспорті. Інвестиційні потреби залізничного транспорту покриваються частково. За останні десять років – лише на 25–30 %. Низька якість послуг Укрзалізниці, вузький асортимент послуг, значна тривалість циклу виконання перевезення, відсутність оперативності і гнучкості в обслуговуванні, ускладнений документообіг та високі витрати, а відповідно, тарифи на перевезення є загрозами ЕБ сфери залізничного транспорту. Але ключовою загрозою ЕБ є те, що Укрзалізниця є класичною монополією. Це призвело до наявності дорогих послуг на перевезення низької якості. Цей сектор транспорту неефективно управляється як з боку державного так і комерційного менеджменту.

Недостатній рівень розвитку сектору автомобільного транспорту пов’язаний з незадовільним станом автомобільних доріг. Довжина автодоріг України становить 169,5 тис. км, з яких 77,9 % придатні для значних навантажень. Ці дороги з цементно-бетонним, асфальтобетонним та чорним шосе. Майже 60 % доріг потребують капітального ремонту [13, с. 15]. І лише 280 км автошляхів відповідають стандартам Транс’європейської транспортної системи [14]. Головне управління «Укравтодор» не справляється з завданням пошуку необхідних для підтримки в належному стані мережі автодоріг. На сьогодні на ринку автоперевезень функціонує біля 80 тисяч суб’єктів, які відповідно до законодавства мають ліцензії на провадження цієї діяльності. Приблизно 50 % з них

здійснюють перевезення вантажів. За даними Світового банку 80–90 % автотранспортних підприємств мають у своєму розпорядженні менше 10 вантажних автомобілів [14]. Загрозами ЄБ суб'єктів в секторі автомобільного транспорту є: втрати через значний рівень капітальних витрат, обумовлених високими процентними ставками; втрати пов'язані з низькою оперативністю та бюрократизованістю дозвільних процедур; втрати на неофіційні митні платежі; втрати через низьку пропускну здатність українських митниць; втрати пов'язані з низькою якістю доріг та відсутністю необхідної сервісної інфраструктури, а також втрати пов'язані з порушенням безпеки перевезень. Перевезення транзитних вантажів через територію України є надзвичайно привабливим. У 2008 році тарифи на вантажоперевезення у внутрішньому сполученні становили 0,025–0,03 дол. США за тонно-кілометр, у країнах ЄС цей тариф у три – чотири рази вищий [5]. Питомі витрати на автомобільні перевезення на одиницю вантажу в Україні значно нижчі, ніж у Польщі. Але ця цінова перевага нівелюється затримками у видачі віз, транспортних ліцензій тощо. У середньому перевезення імпортованих вантажів обходиться у 2–3 рази дорожче, ніж транспортування експортних вантажів. Постійне зростання вартості пального та введення акцизу на світові нафтопродукти є суттєвою загрозою ЄБ автопідприємств, яка з'явилась у 2011 році.

Отже, автомобільний транспорт відіграє важливу роль у системі ЄБ держави. Перевагами цього сектору транспорту на відміну від залізничного є висококонкурентне ринкове середовище. Це спонукає суб'єктів цього ринку здійснювати постійне запровадження технологічних та організаційних інновацій, які стосуються консолідації вантажів, маршрутизації та регулярності перевезень, оптимізації транспортних партій, здійснення вантажоперевезень за складними та ризиковими маршрутами тощо. Завдяки їх значній гнучкості, оперативності та мобільності відбувається часткова переорієнтація транспортних потоків на користь автомобільного транспорту. Україна має морські порти на узбережжі Чорного та Азовського морів, а також ряд річкових портів на Дніпрі і Дунаї. Більшість портів займаються перевезенням безтарних вантажів і лише порти Великої Одеси мають певний об'єм операцій з контейнерами. Морські порти, а також більшість інфраструктурних об'єктів на їх території знаходяться в державній власності. Структура матеріально-технічної бази вітчизняних портів залишена їм у спадок від радянської транспортної системи, а вантажопотоки істотно змінились. Для оцінки діяльності вітчизняних портів аналізували їх пропускну здатність. Пропускна спроможність портів використовувалась у 2008 році на 62 %. Спрацювання основного капіталу становить більше 40 %. Рентабельність основного капіталу портів України коливається в межах 6–7 % [14, с. 104] і має тенденцію до зниження. Капіталовіддача основного капіталу морських портів протягом останніх п'яти років зменшилася від 0,74 до 0,35. Загрозами ЄБ вітчизняних морських портів є неадекватні ситуації нормативно-правового регулювання портів, відсутність координації з діяльністю інших видів транспорту, і в першу чергу залізничного. До інших загроз ЄБ портів слід віднести низьку оперативність обробки вантажів, наявність неформальних взаємовідносин та неофіційних платежів на території порту, високу «вторинну» конкуренцію на водному транспорті, значні витрати на планово-попереджувальні ремонтні роботи, втрати, пов'язані з неефективним управлінням основним капіталом.

#### ***Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.***

Таким чином, в роботі розглянуто економічну позицію України в міжнародних вимірах. Встановлено, що Україна суттєво поступається за рівнем ВВП та ВНД на душу населення іншим країнам. Оцінювання розвитку ринку суб'єктів логістичної діяльності на макrorівні здійснено на підставі індексу та субіндексів логістичної ефективності (LPI) України та країн ключових торговельних партнерів. Встановлено, що інтегральний індекс логістичної ефективності України в 2007 році дорівнював 2,55, що відповідало 73 позиції в загальносвітовому рейтингу логістичної активності. У 2009 році значення індексу погіршилось і становило 2,57, що відповідає 102 позиції із 152 можливих. Це сталося через погіршення стану української транспортної інфраструктури, недосконалість організації логістичних операцій, відсутність налагодженої інформаційної підтримки усіх логістичних процесів і зниження в цілому логістичного потенціалу і рівня економічної безпеки суб'єктів логістичної діяльності. Розглянуто окремі показники та індикатори складових національної економічної безпеки, які є важливими для оцінки ролі суб'єктів логістичної діяльності в системі національної економічної безпеки. Встановлено, що розвиток логістики безпосередньо залежить від загального стану економіки держави і, в першу чергу, від якості інвестиційної, інноваційної та зовнішньоторговельної політики. Визначено значущість транспортної та портової інфраструктури в системі національної економічної безпеки. Доведено, що ключова роль належить транспортним системам трубопровідного, залізничного та автомобільного транспорту.

### Література

1. *Городецкий А.* Вопросы безопасности экономики России / А. Городецкий // *Экономист.* – 1995. – № 10. – С. 46.
2. *Абалкин Л.А.* Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение / Л.А. Абалкин // *Вопросы экономики.* – 1994. – № 12. – С. 4–13.
3. *Жаліло Я.А.* Економічна безпека країни як інтегральна характеристика стану економічної системи / Я.А. Жаліло // *Вісник УБЕНТЗ.* – 1998. – № 6. – С. 10–14.
4. *Довбня С.Б., Гічова Н.Ю.* Діагностика рівня економічної безпеки підприємства./ *Фінанси України.* – 2008.-№4 – с.89-97
5. *Vital source of financial and technical assistance to developing countries around the world* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/html/extdr/thematic.htm>
6. *Алькема В.Г.* Вплив глобальної економічної кризи на фінансово-економічну безпеку суб'єктів господарювання в Україні / В.Г. Алькема // *Вчені записки Університету економіки та права «КРОК» / Ун-т економіки та права «КРОК».* – Вип. 1(1997). – Вип. 27: у 2-х т. – К., 2011. – Т. 1: *Державна та суб'єкти підприємства: актуальні виклики та економічна безпека.* – С. 4–11.
7. *Алькема В.Г.* Процедура обоснования варианта формирования инфраструктуры для диверсификации логистического сервиса / В.Г. Алькема // *Логистика. Проблемы и решения.* – 2008. – № 5.
8. *Пелихов Е.Ф.* Оценка экономической эффективности логистических решений / Е.Ф. Пелихов // *Логистика: проблемы и решения.* – 2005. – № 1. – С. 90–97.
9. *Алькема В.Г.* Применение логико-динамических моделей в управлении региональными социально-экономическими системами / В.Г. Алькема // *Вісник Рівненського державного університету. Економіка: збірник наукових праць.* – Рівне, 2002. – Вип. 2(15). – С. 193–199.
10. *Сухоруков А.І.* Національна економічна безпека: [навч. посібник] / А.І. Сухоруков, С.З. Мошенський, О.М. Петрик; за ред. д.е.н. проф., Заслуженого економіста України А.І. Сухорукова. – Житомир: ПП «Рута», 2010. – 384 с.
11. *Державна авіаційна адміністрація* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.avia.gov.ua/news/?embedded=yes](http://www.avia.gov.ua/news/?embedded=yes)
12. *Алькема В.Г.* Підвищення ефективності транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності / В.Г. Алькема // *Прометей: регіональний збірник наукових праць з економіки.* – 2005. – № 3(18). – С. 267–270.
13. *Экономическая безопасность логистических образований.* Результаты блиц-опроса экспертов // *Логистика: проблемы и решения.* – 2010. – № 5. – С. 14–29.
14. *Матвієнко М.В.* Ефективність процесу управління основним капіталом в морських торговельних портах / М.В. Матвієнко // *Вісник економіки транспорту і промисловості.* – 2009. – № 26. – С. 102–106.

УДК 657. 1.012:336.2

### ПРОБЛЕМИ УЗГОДЖЕННЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ТА ПОДАТКОВОГО ОБЛІКУ ПОДАТКУ НА ПРИБУТОК ПІСЛЯ ПРИЙНЯТТЯ ПКУ

*Антоненко Н.В.*

*Чумак К.О.*

**Постановка проблеми.** Кінцевим результатом ефективної діяльності будь-якого підприємства є прибуток – він є важливим показником, оскільки впливає на подальший розвиток суб'єкта підприємницької діяльності. Однак фінансовий результат в бухгалтерському та податковому обліку визначається за різними методами. Існує ряд відмінностей в підходах щодо визнання доходів та витрат у податковому та бухгалтерському обліку. Саме тому на сьогоднішній день актуальним є питання вивчення змін податкового законодавства та встановлення впливу цих змін на існуючі методики узгодження показників податкової та фінансової звітності з податку на прибуток.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** З набранням чинності Податкового кодексу України [1], який вводить в дію нові правила оподаткування прибутку, збільшується кількість праць, що присвячені дослідженню та аналізу внесених ним змін – це, зокрема, статті та публікації Г.Клепар, О.Задорожного, В.Мосейчука, Т.Плахтій, Д.Савчука, П.Патлатого, І.Ребка, Н.Марченка. Ними розглядаються типові форми первинного обліку та їх відповідність вимогам податкового