

маркетингу загалом від дослідження ринку до споживачів та формування відповідної системи збуту та просування.

Стратегія сегментування ринку означає пропонування відмінного продукту для кожного окремого сегмента. Так наприклад туристичне підприємство може використовувати сегментацію для диференціації способів інформування різних груп клієнтів або форм продажу послуг. Такий диференційований підхід особливо застосовується в готельному бізнесі. Багато готельних ланцюгів, використовуючи мотиваційні критерії подорожування, вирізняє зокрема такі сегменти, як: учасники з'їздів, конференцій і "круглих столів", службовців у відрядженні, учасники групових екскурсій та індивідуальні мандрівники. Оскільки кожна з цих груп частково керується відповідною шкалою пререференцій, готелі намагаються з ними підтримувати зв'язок за допомогою відповідних засобів масової інформації, а також диференціювати популяризаційні аргументи. До таких популяризаційних елементів варто віднести: рекламу, стимулювання збуту, пропаганду, персональний продаж [1].

Ключовим фактором ефективних маркетингових комунікацій є визначення мети, яку має бути досягнуто. Потрібно здійснити підготовку повідомлення, орієнтованого на певну цільову аудиторію, планування каналів для ефективного просування повідомлення. Тільки за таких умов забезпечується ефективність комунікаційної політики підприємства ресторанного господарства. Дослідження, проведені компанією TNS Ukraine, свідчать, що найкраще споживачам послуг підприємств ресторанного господарства сприймається телевізійна реклама, реклама в газетах, у журналах, у місцях продажу та радіореклама [5].

Таким чином підприємство, формуючи стратегію поведінки на ринку, повинно врахувати структуру споживачів його продукту та обрати диференційований підхід до популяризації своїх послуг.

Висновки. Формування належного рівня економічної безпеки підприємства на основі дієвих механізмів потребує глибокого дослідження ринку, в умовах якого функціонує підприємство, визначення факторів зовнішнього та внутрішнього впливу на її структурні компоненти. Варто відзначити важливість складових маркетингового комплексу, які забезпечують для підприємства стійкість у фінансово-економічному плані та формують належний імідж на ринку.

Література

1. Руделіус В. Маркетинг : підручник / В. Руделіус, О.М. Азарян, О.А. Виноградов та ін.: ред.-упор. О.І. Сидоренко, П.С. Редько. – К. : Навч.-метод. цент "Консорціум із удосконалення менеджмент-освіти в Україні", 2005. – 422 с.
2. Бочан І.О. Розвиток ринку туристичних послуг в системі економічної безпеки держави : монографія / І.О. Бочан, С.В. Васильчак, Н.Б. Завальницька. – Львів : Вид-во "Сполом", 2013. – 177 с.
3. Статистичний щорічник Львівської області за 2013 рік. – Львів : Вид-во Гол. упр. стат. у Львів. обл., 2013. – 365 с.
4. Франчук В.І. Основи економічної безпеки : навч. посібн. / В.І. Франчук. – Львів : Вид-во ЛДУ ВС, 2008. – 203 с.
5. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.tns-ua.com/ua>.

Юрків Н.Я., Васильчак С.В., Стручок Н.М. Взаємозв'язок структурних елементів економічної безпеки підприємства з урахуванням комплексу маркетингу

Отражена взаимосвязь структурных элементов экономической безопасности предприятия с учетом комплекса маркетинга. Раскрыта сущность понятия "экономическая безопасность предприятий" и ее основных задач. Проанализирован финансовый результат от обычной деятельности предприятий сферы услуг Львовской области. Разработаны пути по усовершенствованию маркетинговой деятельности с целью повышения эффективности деятельности предприятия. Учитывая дифференцированный подход к величине спроса на товары предприятия, определены основные подходы маркетинговых коммуникаций.

Ключевые слова: индикаторы, экономическая безопасность, функции, структурные элементы, маркетинговый комплекс, маркетинговая деятельность.

Yurkiv N. Ya., Vasylychak S.V., Struchok N.M. The Relationship of Structural Elements of Economic Security Enterprise in the View of the Marketing Mix

The relationship of structural elements of economic security in the view of the marketing mix is highlighted. The essence of the concept of economic security and its main tasks are defined. Some financial results of the ordinary activity of service enterprises of the L'viv region are analysed. Some ways to improve marketing activities in order to improve the efficiency of the company are developed. The differentiated approach to the demand for company's goods has been taken into account, basic approaches to marketing communications are defined.

Key words: indicators, economic security, features, structural elements of the marketing mix, marketing activity.

УДК 332.122:338.47

Доц. В.В. Лифар, д-р екон. наук – Запорізький НТУ

МАРКЕТИНГОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ОБСЯГІВ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ РЕГІОНУ

Розкрито сутність прохідного та внутрішнього митного транзиту, надано класифікацію транзитних потоків, визначено поняття ринку транзитних перевезень. Проведено аналіз обсягів пасажирських і вантажних перевезень за видами транспорту територією Запорізької області, зокрема обсягів перероблення вантажів морським і річковим транспортом. Досліджено структуру транзиту області в розрізі основних товарних груп, проаналізовано обсяги внутрішнього митного транзиту, визначено перелік основних країн-вантажовідправників прохідного транзиту територією області. На підставі отриманих даних проведено сегментацію ринку транзитних перевезень за географічним розташуванням країн-вантажовідправників транзиту. Виокремлено основні економічні причини зменшення обсягів транзиту територією України й зокрема Запорізької області.

Ключові слова: транзитний потенціал регіону, транзитні потоки, ринок транзитних перевезень, прохідний транзит, внутрішній митний транзит.

Головною проблемою будь-якого регіону України в сучасних складних умовах є проблема виживання і сталого розвитку. Насамперед, для цього потрібна децентралізація влади і фінансова самостійність регіонів. Це дасть поштовх для пошуку нових можливостей реалізації потенціалу регіонів, поповнення міських бюджетів. Однією з таких можливостей є транзитний потенціал країни, який складається з транзитних потенціалів її регіонів. Україна має значний транзитний потенціал завдяки вигідному географічному та геополітичному розташуванню території, наявності судноплавних річок, виходу до Чорного та Азовського морів, щільній транспортній мережі автомобільних та залізничних шляхів. Однак на сьогодні країна не використовує належним чином свої транзитні можливості, цим самим втрачаючи потенційні доходи від транзиту в бюджет. Існує також проблема відсутності статистичного обліку обсягів транзитних перевезень на рівні регіонів. Враховується тільки переробка транзитних

вантажів водним транспортом. Все це актуалізує дослідження ринку транзитних перевезень у регіонах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, пов'язаних з питаннями транзиту [1-5], показав, що серед українських вчених продовжується пошук наукового обґрунтування щодо використання транзитних можливостей регіону, аналізу транзитних потоків вантажів і пасажирів. Зокрема, Д.К. Прейгер досліджував можливості реалізації транзитного потенціалу України для формування економічних зв'язків [1], Н.А. Мікула – реалізацію транзитного потенціалу через розвиток транскордонних кластерів [2], Н.Ю. Каченко – напрями удосконалення стратегії розвитку транзитного потенціалу України [3], К.В. Соляник – проекти розвитку транзитного потенціалу, що реалізуються в рамках транспортної стратегії України [4], О.В. Мініна – регіональні особливості нарощування транзитного потенціалу [5]. Однак багато питань залишаються ще недостатньо розкритими та дискусійними.

Мета роботи – проаналізувати транзитні потоки на рівні регіону.

Транзит як економічна категорія характеризує відносини між вантажовласниками, перевізниками і країнами, через які проходить вантаж. Однак у зв'язку з різноманітністю видів територіальних утворень можна виділити декілька різновидів транзиту. Транзит створюється при переміщенні вантажо- (пасажиро-) потоку через населений пункт, для якого цей пункт не є кінцевим, а обхідні шляхи відсутні. Аналогічно виокремлюється транзит по території регіону, транзит по території держави (рис. 1). Такий транзит визначається як прохідний. Однак транзитні сполучення можуть починатися або закінчуватися в регіоні, що визначається як внутрішній митний транзит.

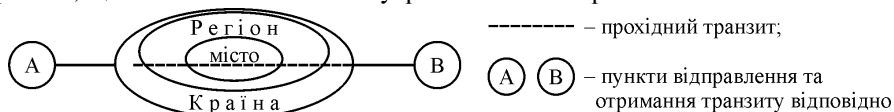


Рис. 1. Сутність прохідного транзиту

Транзитні потоки поділяють на міжрегіональні, зовнішньоекономічні (експортно-імпортні) та міжнародні. Транспортний вантажний потік потрібно розглядати як транзитний тільки в тому разі, якщо в регіоні не виконуються ніякі операції з вантажем або виконуються тільки деякі технологічні операції. Причому ці технологічні операції повинні виконуватися в рамках одного циклу транспортування, який починається та закінчується в різних пунктах, що знаходяться за територіальними межами регіону. Транзитний потік завжди створює додаткове навантаження на транспортні шляхи регіону.

Транзитні перевезення на рівні регіонів, передусім, потрібно розглядати крізь призму роботи митної служби регіону. Саме митні служби контролюють та регулюють транзит через країну. Згідно з Митним кодексом України існують два види митного режиму: прохідний і внутрішній митний транзит (ст. 155 МКУ) [6]. Прохідний митний транзит пов'язаний насамперед з використанням національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Внутрішній митний транзит пов'язаний з переміщенням вантажів при ввозі на територію України або вивозі за межі території України, тобто експортно-імпортні операції. Він контролюється не тільки прикордонними митницями, але й регіональними.

Табл. 1. Обсяги перевезень вантажів і пасажирів за видами транспорту у Запорізькій області*

Вид транспорту	2006 р.		2007 р.		2008 р.		2009 р.		2010 р.		2011 р.		2012 р.		2013 р.	
	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%
Перевезення вантажів																
Всього	69356,2	100	70547,4	100	77170,7	100	47365,4	100	78878,6	100	77839,0	100	67093,7	100	50222,6	100
залізничний	17088,1	24,6	18718,6	26,5	16890,9	21,9	12679,4	26,8	13548,2	17,2	15375,6	19,7	15190,1	22,6	14729,3	29,3
автомобільний	51306,4	74,0	50745,6	71,9	59138,7	76,6	34413,0	72,6	64914,5	82,3	61838,2	79,4	51403,4	76,6	35073,5	69,8
річковий	958,1	1,4	1081,8	1,5	1139,8	1,5	271,8	0,6	415,4	0,5	624,8	0,8	499,6	0,7	419,3	0,8
авіаційний	3,6	0,01	1,4	0,002	1,3	0,002	1,2	0,002	0,5	0,001	0,4	0,6	0,001	0,5	0,001	
Перевезення пасажирів																
Всього	134855,1	100	124791,8	100	114671	100	98244,1	100	99999,9	100	1000128	100	98719,8	100	88736,8	100
залізничний	17210,2	12,8	17287,7	13,8	17266,9	15,1	17074,6	17,4	16900,0	16,9	17131,0	17,1	17376,0	17,6	17082,0	19,2
автомобільний (автобуси)	117117,8	86,8	107150,3	85,9	97065,7	84,6	80934,2	82,4	83009,9	83,0	82741,5	82,7	81206,3	82,2	71549,1	80,6
морський	53,0	0,04	35,1	0,03	27,2	0,02	-	-	12,6	0,01	10,2	0,01	-	-	-	-
річковий	425,9	0,3	265,6	0,2	271,9	0,24	218,8	0,22	62,4	0,06	108,3	0,1	107,7	0,1	63,8	0,07
авіаційний	48,2	0,03	53,1	0,04	39,3	0,03	16,5	0,02	15,0	0,01	20,8	0,02	29,8	0,03	41,9	0,05

* розраховано автором за даними [7, 8]

При транспортуванні територією регіону транзитних вантажів, вироблених за межами України для споживання в інших країнах, тобто прохідний митний транзит, у загальному випадку регіональні митниці контролюють тільки у разі надзвичайних обставин. Тому митний транзит контролюється централізовано через Єдину автоматизовану інформаційну систему України (ЄАІС), розташовану у Києві, куди поступає інформація з усіх митниць країни. Крім цього, з позицій маркетингу необхідно чітко визначити поняття "ринок транзитних перевезень", об'єкти та суб'єкти цього ринку. Ринок транзитних перевезень – це ринок транзитних послуг, які надаються транспортними організаціями, об'єктами транспортної інфраструктури регіону (країни) і забезпечують процес перевезення вантажів, пасажирів територією регіону між пунктами відправлення і призначення.

Через відсутність даних про транзитні перевезення пасажирів сконцентровано увагу на транзитних перевезеннях вантажів територією регіону. Економіка транспортного комплексу Запорізької області представлена усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, морським, річковим, авіаційним, які здійснюють значні обсяги вантажних і пасажирських перевезень, зокрема і транзитних. Однак проблема полягає у тому, що офіційною статистикою регіону не відстежуються показники наявної логістичної інфраструктури, обсяги транзитних перевезень окремими видами транспорту. У процесі дослідження з'ясовано, що найбільший обсяг перевезень вантажів і пасажирів територією області приходить на автомобільний та залізничний транспорт (табл. 1).

Результати аналізу показали, що обсяги пасажирських перевезень у Запорізькій обл. загалом за період 2006-2013 рр. скоротилися на 34 %, причому у 2012 і 2013 рр. відсутні перевезення пасажирів морським транспортом; обсяги вантажних перевезень, починаючи з 2008 р., також скорочуються майже по всіх видах транспорту, зокрема, істотно скоротилися на річковому (на 56 %) та авіаційному транспорті (на 86 %). Це також стосується обсягів перероблення транзитних вантажів морським транспортом, оскільки обсяги прохідного митного транзиту порівняно з 2005 р. скоротилися на 95 % (табл. 2).

Табл. 2. Обсяги перероблення вантажів морським і річковим транспортом у Запорізькій області, тис. т [8]

Вид транспорту	2005 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.
Перероблено вантажів:							
Річковим всього,							
у тому числі							
експорт	2659,7	3083,7	663,4	966,6	1329,0	1135,3	1504,0
імпорт	445,7	426,8	120,0	61,7	104,4	108,1	524,9
транзит	576,0	422,9	41,3	72,8	61,8	27,0	44,2
Морським всього,							
у тому числі							
експорт	2111,2	2604,2	2239,6	2197,8	2560,8	2457,7	2325,0
імпорт	1613,5	2024,3	2091,9	1972,8	2232,6	2296,7	2170,8
транзит	49,0	297,2	47,8	92,3	70,2	84,6	120,5
транзит	434,0	264,3	86,6	115,6	128,0	72,3	23,1

Через відсутність даних про транзитні перевезення пасажирів, сконцентровано увагу на транзитних перевезеннях вантажів.

Використовуючи статистичні дані митниці Запорізького регіону за 2007-2010 рр. (у зв'язку з реорганізацією митної служби статистичні дані щодо транзиту обмежуються 2010 р.), можна стверджувати, що основою транзиту вантажів територією Запорізької обл., структуру якого в розрізі основних товарних груп представлено в табл. 3, є сировинні матеріали і товари первинної перероблення (чорні метали, вугілля, зернові культури).

Табл. 3. Структура транзиту Запорізької області в розрізі основних товарних груп за 2007-2013 рр.

Товарна група	Вантажопотоки, т			
	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.
Вугілля	158400,0	23900,0	5900,0	73600,0
Зернові культури	37988,0	0	3000,0	14300,0
Алкогольні і безалкогольні напої	19,5	191,8	245,2	542,6
Енергетичні матеріали; нафта та продукти її перегонки	0,002	–	1095,0	–
Полімерні матеріали, пластмаси та вироби з них	–	–	–	0,4
Килими та інші текстильні покриття	–	–	–	7,9
Керамічні вироби	–	–	15,8	–
Чорні метали	–	4905,6	11500,0	–
Реактори ядерні, котли, машини	4,1	10,7	0,072	0,258
Електричні машини і устаткування	0,237	–	0,028	1,2
Автомобілі, тягачі, велосипеди	–	8,0	–	1,8

Як свідчать дані табл. 3, основою прохідного транзиту вантажів територією Запорізької області є вугілля, будівельні матеріали, чорні метали, зернові, алкогольні і безалкогольні напої. Питома вага високотарифних, зокрема контейнерних та контрейлерних, вантажів залишається низькою через невикористання сучасних логістичних технологій транспортування та перероблення вантажів, високі додаткові збори, які часто є неофіційними, низький рівень транспортного сервісу.

Аналіз обсягів внутрішнього митного транзиту, зокрема потоків імпорту за 2008-2010 рр., показав, що за цей період транзитні потоки формувалися, головним чином, у Росії (рис. 2). Серед інших постійних країн-вантажовідправників імпорту в Запорізьку область можна виокремити Словаччину (6,5 %), Австралію (3,8 %), Польщу (4,4 %), Румунію (2,7 %).

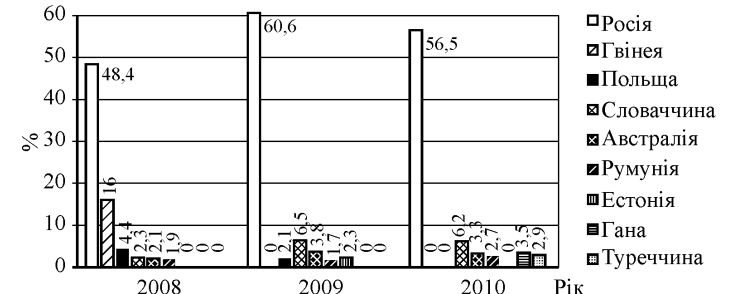


Рис. 2. Країни-вантажовідправники імпорту в Запорізьку область

За даними Запорізької митниці, у табл. 4 представлено перелік країн-вантажовідправників прохідного транзиту територією Запорізької обл.

Табл. 4. Перелік країн-вантажовідправників прохідного транзиту територією Запорізької області

Назва країни	2007 р.		2008 р.		2009 р.		2010 р.	
	т	%	т	%	т	%	т	%
Китай	–	0,00	10,7	0,21	15,8	1,16	–	0,00
Латвія	0,288	0,00	–	0,00	–	0,00	–	0,00
Молдова	–	0,00	–	0,00	–	0,00	7,94	0,22
Нідерланди	0,14	0,00	–	0,00	–	0,00	0,4	0,01
Німеччина	0,41	0,01	8	0,16	–	0,00	0,6	0,02
Росія	37988	99,94	–	0,00	–	0,00	3001	83,9
Словаччина	–	0,00	–	0,00	–	0,00	21	0,59
Туреччина	–	0,00	0,3	0,01	–	0,00	–	0,00
Україна	19,8	0,05	5097,4	99,63	1347	98,84	544,7	15,23
Швеція	–	0,00	–	0,00	–	0,00	1150	0,03
Всього	38012,3	100,0	5116,4	100,0	1362,8	100,0	3576,7	100,0

Проведений аналіз обсягів прохідного митного транзиту за 2007-2010 рр. показав, що за цей період транзитні потоки також формувалися, головним чином, в Росії (див. рис. 3). Серед інших країн, які зазначено в режимі "транзит" як країни відправлення, можна назвати Китай, Німеччину, Молдову, але обсяги транзитних потоків з цих країн зовсім незначні.

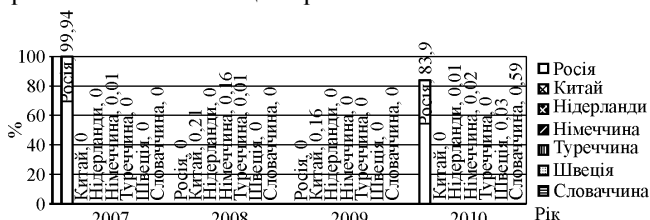


Рис. 3. Країни-вантажовідправники транзиту територією Запорізької області

Використовуючи дані табл. 4, можна провести сегментацію ринку транзитних перевезень територією Запорізької області за географічним розташуванням країн-вантажовідправників транзиту, поділивши їх на три групи: країни СНД, країни Західної Європи, країни Східної Європи (рис. 4).

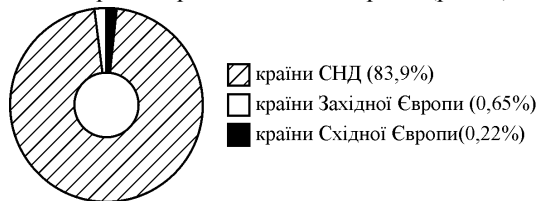


Рис. 4. Сегментація країн-вантажовідправників прохідного транзиту територією Запорізької області

Причому, як свідчить динаміка обсягів прохідного транзиту, транзитні потоки мають тенденцію до скорочення. Така зміна ситуації пов'язана, насампе-

ред, з розривом економічних зв'язків з Росією, яка забезпечувала основний потік транзитних вантажів територією Запорізької обл., і теперішньою ситуацією, що склалася на території України. Що стосується перевізників транзиту, то це підприємства транспортної галузі як Запорізької обл., так і України. Залізничні перевезення здійснює ДП "Придніпровська залізниця", а автомобільні перевезення – вітчизняні та зарубіжні автотранспортні підприємства.

Загалом, можна виокремити такі основні економічні причини зменшення обсягів транзиту територією України й в тому числі Запорізької області: незбалансованість тарифної політики на транзитні перевезення; нерозвиненість прикордонної інфраструктури; складність процедур з оформлення транзиту; незадовільний рівень технології організації перевізного процесу, зокрема безвідповідальність за схоронність вантажів; старіння основних фондів транспортної системи, їх фізичний та моральний знос; низький рівень транспортного сервісу; правова неврегульованість ряду питань транспортної діяльності, нестабільність законодавчої бази, відсутність майнових гарантій зарубіжним вантажовласникам та перевізникам; недостатні темпи модернізації національної мережі міжнародних транспортних коридорів відповідно до європейських та міжнародних стандартів. Все це приводить до низької якості транзитних послуг, наданих при транспортуванні пасажирів і вантажів, і цим самим змушують вантажовідправників оминати Україну.

Висновки. Проведене дослідження обсягів транзитних перевезень на прикладі Запорізької обл. показало, що транзит є важливою складовою вантажних перевезень територією регіону. Транзитні перевезення при відповідній організації та моніторингу дадуть змогу кожному регіону країни отримувати додаткові надходження в місцевий бюджет від перевізників, наприклад за користування трасами підвищеної комфортності. Саме активна участь держави та підтримка регіонів у забезпеченні транзитних перевезень сприятиме збільшенню обсягів транспортування територією держави. Перетворення транзиту в надійне та постійне джерело поповнення бюджету також підштовхне розвиток середнього та малого бізнесу за рахунок створення мережі сервісної інфраструктури уздовж транспортних шляхів. Крім цього, це сприятиме рішенню проблеми зайнятості населення в регіонах.

Література

1. Прејгер Д. Реализация транзитного потенциала Украины как фактор укрепления экономических связей между Европой и Азией / Д. Прејгер, Я. Жалило, О. Собкевич // Экономика Украины : сб. науч. работ. – К. : ДГВП "Зовнішньоторгвидав України". – 2012. – № 4 (597). – С. 47-59.
2. Мікула Н.А. Стан та перспективи розвитку транскордонних кластерів в Україні / Н.А. Мікула // Геополітика України: стан і сучасність. – Ужгород : Вид-во ЗакДУ. – 2010. – Вип. 2. – С. 262-279.
3. Ткаченко Н.Ю. Совершенствование системы управления развитием транзитного потенциала Украины / Н.Ю. Ткаченко // Экономика: проблемы теории та практики : сб. науч. работ. – Дніпропетровськ : Вид-во ДНУ. – 2008. – Вип. 242, т. IV. – С. 886-899.
4. Соляник К.В. Реализация проектов щодо розвитку транзитного потенціалу транспортної системи України / К.В. Соляник // Науковий огляд. – 2014. – Т. 2, № 1. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/55>
5. Мініна О.В. Регіональні особливості нарощування транзитного потенціалу в умовах поглиблення інтеграції / О.В. Мініна // Вісник Чернігівського державного технологічного

університету. – Сер.: Економічні науки. – 2010. – № 46. – С. 29-34.

6. Митний кодекс України від 11.07.2002 р., № 92-IV // Офіційний вісник України : зб. наук. праць. – 2002. – № 31. – Ст. 1444.

7. Сайт Головного управління статистики у Запорізькій області. Транзитні перевезення вантажів. [Електронний ресурс]. – Доступний з http://www.zp.ukrstat.gov.ua/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=33&Itemid=367.

8. Транспорт і зв'язок Запорізької області : стат : зб. / Держкомстат України. Головне управління статистики у Запорізькій обл. / за ред. В.П. Головешка. – Запоріжжя, 2014. – 79 с.

Лыфарь В.В. Маркетинговое исследование объемов транзитных перевозок региона

Раскрыта сущность проходного и внутреннего таможенного транзита, представлена классификация транзитных потоков, дано определение понятию рынка транзитных перевозок. Проведен анализ объемов пассажирских и грузовых перевозок по видам транспорта территорией Запорожской области, в том числе объемов переработки грузов морским и речным транспортом. Исследована структура транзита области в разрезе основных товарных групп, проанализированы объемы внутреннего таможенного транзита, определен перечень основных стран-грузоотправителей проходного транзита территорией области. На основе полученных данных проведена сегментация рынка транзитных перевозок по географическому расположению стран-грузоотправителей транзита. Выделены основные экономические причины уменьшения объемов транзита территорией Украины и в том числе Запорожской области.

Ключевые слова: транзитный потенциал региона, транзитные потоки, рынок транзитных перевозок, проходной транзит, внутренний таможенный транзит.

Lyfar V.V. The Marketing Research of Region Transit Transportations Volumes

The essence of communicating and internal custom transit is exposed, the classification of transit streams is given, and the concept of transit transportations market is identified. The analysis of passenger and freight transportations volumes is conducted according to the types of transport on the territory of Zaporizhzhya area, including volumes of freight processing by marine and river transport. The structure of region transit is investigated in the cut of basic commodity groups, the volumes of internal custom transit are analysed, and the list of basic countries-shippers of communicating transit by the territory of area is described. On the basis of finding data segmentation of transit transportations market is conducted concerning the geographical location of transit countries-shippers. The principal economic reasons of transit volumes diminishing on the territory of Ukraine and including Zaporizhzhya area are distinguished.

Key words: region transit potential, transit streams, transit transportations market, communicating transit, internal customs transit.

УДК 336.22:338.246.025.2

Докторант О.П. Буряк¹, канд. екон. наук – Львівська КА

СУТЬ, ЗНАЧЕННЯ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ БАНКІВСЬКИХ КРИЗ

Досліджено підходи до визначення сутності кризи, поняття фінансової кризи. Розглянуто поняття банківських криз, які є невід'ємною рисою ринкової економіки, та причини їх походження. Зазначено, що в банківській системі криза може виникнути з двох причин: різке зниження вартості активів та зростання проблемної заборгованості. Розглянуто різні підходи до класифікації банківських криз. Зроблено висновок стосовно того, що загальноприйнятого визначення банківської кризи немає, але існує велика кількість її характеристик. Криза може проявлятися як в умовах складної ситуації в економіці, так і в період її гармонійного розвитку.

Ключові слова: ринкова економіка, криза, фінансова криза, банківська криза, банківська система, фінансовий ринок, банківська система, проблемна заборгованість.

Постановка проблеми. Невід'ємною рисою ринкової економіки є банківські кризи, адже вони супроводжують процес поступового розвитку суспільства й банківської системи. Проявляються банківські кризи як в умовах складної економічної ситуації, так і в період розвитку. Банківські кризи можуть бути стихійними й несподіваними або ж передбачуваними на підставі розрахунків. У сучасній економіці банківська система є ключовим елементом усієї економічної системи держави та базовою інфраструктурною ланкою кредитних відносин. З цієї причини в умовах нестабільності саме банки акумулюють політичні, макро-економічні й інституційні ризики, які призводять до кризи банківської системи. А з огляду на особливе місце банків у економічній системі суспільства криза в банківській сфері неминуче впливає на стан економіки та соціальну сферу країни.

Аналіз останніх публікацій і досліджень. Проблему банківських криз досліджували такі вчені, як: Р. Акофф [1], Н.А. Амосова [2], О.І. Барановський [3], І. Зарицька [6], В.В. Коваленко [8], О.Г. Коренева [8], Д. Криворотов [11], Е.В. Назарова [13], А. Степаненко [14], С.К. Реверчук [17], О.В. Галушак [17], А.Г. Загородній [19], Г.Л. Вознюк [19], І.В. Шамова [20], А.Д. Чернявський [21] та ін. Однак досі багато проблем у цій сфері потребують об'єктивного дослідження, що й визначає актуальність дослідження.

Метою роботи є дослідження суті, значення та класифікації банківських криз.

Виклад основного матеріалу. На сучасному етапі в науковій літературі не існує загально визнаного трактування поняття "кризи".

У тлумачних словниках криза визначається як різкий перелом у розвитку подій, складний перехідний стан або гостре ускладнення з чим-небудь [5]. У працях деяких науковців можна знайти схожі підходи до тлумачення поняття кризи. Наприклад Ю. Розенталь зазначає, що криза – це ситуація, яка характеризується високою небезпекою, станом невпевненості, відчуттям невідкладності [23].

Деякі науковці пов'язують поняття "кризи" з порушенням рівноваги та переломним етапом. А. Чернявський вважає, що криза є переломним етапом функціонування будь-якої системи, коли вона піддається впливу ззовні або зсередини, що потребує від неї якісно нового реагування [21]. А за визначенням Р. Акоффа, кризою є зміна тенденцій життєдіяльності системи, тобто порушення її стійкості, що радикально її оновлює [1].

Можна виокремити такі підходи до визначення сутності кризи:

- криза як порушення рівноваги соціально-економічної системи;
- криза як природний процес у життєдіяльності системи;
- криза як значна проблема або ситуація з високою ймовірністю негативних наслідків.

Своєю чергою розглянемо поняття "фінансова криза". На думку В.В. Ковалюва, фінансова криза передбачає виникнення якісних змін в економічній системі, які спричиняють порушення пропорцій у розвитку, його призупинення, видозміни чи руйнування фінансової системи окремих країн або світових ринків загалом. Фінансова криза є тією точкою відліку, з якої економічна система

¹ Наук. керівник: проф. Г.І. Башнянин, д-р екон. наук