

**ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА ЯК
МІКРОЕКОНОМІЧНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ****FEATURES OF THE FUNCTIONING OF THE TRANSPORT ENTERPRISE AS A
MICROECONOMIC SOCIO-ECONOMIC SYSTEM UNDER THE CONDITIONS
OF THE STATE OF WAR**

Гречан Алла Павлівна., доктор економічних наук, професор кафедри економіки, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Grechan.ap@gmail.com, tel. +380674494014, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1

<https://orcid.org/0000-0003-3984-9952>

Анотація. У статті визначено та охарактеризовано особливості функціонування підприємства транспортного сектору з позиції системного підходу в умовах воєнного стану. Обґрунтовано положення, що підприємство, як відкрита економічна система, є визначальною основою національної економічної системи. Запропоновано сучасний підхід щодо узагальнення особливостей функціонування транспортних підприємств в умовах воєнної агресії проти України з позиції теорії мікроекономіки, що є надзвичайно важливим і актуальним в сучасних реаліях. Встановлено, що саме підприємства транспорту забезпечують потреби Збройних сил України, інших утворених військових формувань відповідно до законів України. Вони встановлюють зв'язки між бізнесом та секторами національної економіки, населенням, виконуючи надзвичайно важливі функції. Зазначено, що оперативність та оптимізація транспортування – це життєва складова для нашої перемоги і функціонування економіки. Тому важливим завданням для транспортних підприємств є не тільки виживання в умовах соціальної, гуманітарної і економічної кризи сьогодення, а й створення й активне використання здатності до розвитку. Здійснено аналіз сучасного стану зовнішнього середовища підприємства транспорту за всіма його функціональними сферами (державного, соціального, правового, політичного, економічного, технологічного, ресурсного середовищ). Відмічено, що всі без винятку середовища зазнали кардинальних змін. Акцентовано, що всі трансформації в діяльності пов'язані із переорієнтацією всієї системи національної економіки в єдиному напрямку – надати відсіч ворогу. Водночас, створюються умови для відновлення України після війни, відкриваються нові можливості для побудови високотехнологічної економіки, але їх реалізація залежить від багатьох факторів, безпосередній вплив яких підлягає подальшому науковому обґрунтуванню.

Ключові слова: транспорт, підприємство, мікроекономіка, соціально-економічна система, зовнішнє середовище підприємства.

Вступ. Постановка проблеми. Здійснення російської агресії нанесла нашій державі колосальні втрати: тільки за перші місяці війни економіка втратила 30-50% виробничих потужностей, переважно на Сході України, зростають людські втрати (вбиті та поранені), значно пошкоджені і зруйновано фабрики й заводи, порти, залізниці, елеватори, склади, логістичні центри, лінії електропостачання та телекомунікацій. Внаслідок евакуації переміщені близько 30% працівників (включно з професіоналами, такими як лікарі, інженери, механіки тощо), загалом, економічна активність знизилася більше, ніж на 60%. [1]

Відновлення економіки, реконструкція України, її модернізація потребує кардинальних змін на всіх ієрархичних рівнях, в тому числі і у діяльності підприємств, оскільки на всіх етапах розвитку суспільства підприємство, як складна відкрита виробничо-господарська і соціальна система, відіграло визначальну роль у забезпеченні майбутнього національної економіки.

Особливого значення при цьому набувають заходи щодо перебудови діяльності підприємств транспортного сектору, які забезпечують можливість об'єднання всіх зусиль щодо подолання ворога та усунення катастрофічних наслідків і сприяють реконструкції країни. За результатами опитування керівників підприємств [1] головними перешкодами для бізнесу зараз є саме логістичні складнощі.

Метою даної наукової статті є обґрунтування сучасного підходу щодо узагальнення особливостей функціонування транспортних підприємств в умовах воєнної агресії проти України з позиції теорії мікроекономіки, що є надзвичайно важливим і актуальним в сучасних реаліях.

Виклад основного матеріалу. В сучасних умовах воєнного стану в Україні функціонування економічних систем всіх рівнів характеризуються системною нестабільністю, хоча деякі позитивні зрушення й спостерігаються. Так, якщо на початку війни, згідно з дослідженням, яке проводив аналітичний центр кадрового порталу grc.ua, [2], лише 40,2% компаній зберегли комерційну діяльність, та ще 8,8% працювали частково, то через два місяці кількість підприємств та організацій, які працюють в умовах війни, збільшилася. Більше половини (54,2%) опитаних зазначили, що їх компанія працює. Ще 16% повідомили, що бізнес працює, але лише в безпечних регіонах. Проте, постійно росте непередбачуваність процесів на рівні макроекономічних структур на фоні стресового відновлюваного процесу національної економіки. Вагоме значення у забезпеченні відсічі російським загарбникам, і перемоги над ворогом, а також у відновленні і реконструкції національної економіки відіграє транспорт та транспортна інфраструктура. Саме підприємства транспорту забезпечують потреби Збройних сил України, інших утворених військових формувань відповідно до законів України, встановлюють зв'язки між бізнесом та секторами національної економіки, населенням. Оперативність та оптимізація транспортування – це життєва складова для нашої перемоги і функціонування економіки. Тому важливим завданням для транспортних підприємств є не тільки виживання в умовах соціальної, гуманітарної і економічної кризи сьогодення, а й створення й активне використання здатності до розвитку.

За переконанням фахівців з економіки, кризові явища, які проявляються у крайньому загостренні соціально-економічної системи і створюють загрозу її життєстійкості в навколишньому середовищі, становлять загрозу стійкості всієї системи. Але, разом з тим, в таких умовах саме і створюються можливості для її радикального оновлення, що потребує проведення аналізу та діагностики стану, структурування факторів впливу на формування нового стану та оптимізації діяльності в нових умовах.

З позиції системного підходу, ринок транспортних послуг є макроекономічною моделлю, основою якої є соціально-економічні структури, що безпосередньо створюють такі споживчі цінності, які затребувані у зовнішньому середовищі, і які, враховуючи сформований господарський механізм, регулюють відносини між елементами системи на макрорівні.

Формалізуючи структуру транспортного підприємства з позиції функціонального підходу, важливо трактувати природу даної економічної системи на основі виявлення її спрямованості, особливостей взаємодії з навколишнім середовищем та механізму вирішення основних нагальних проблем господарської життєдіяльності суспільства. Зараз, як ніколи, підприємства, здійснюючі певні процеси на даному етапі життєвого циклу, перш за все реагують на зміну зовнішнього середовища і самостійно забезпечують свій розвиток (використовують можливість самоорганізації). Ключові фактори успіху підприємства знаходяться у двох сферах: у зовнішній (з якої вона одержує всі види ресурсів, включаючи інформацію) і у внутрішній (сильні та слабкі сторони якої створюють ті чи інші передумови для перетворення ресурсів у транспортні послуги).

Враховуючи, що зовнішнє середовище підприємства являє собою сукупність господарських суб'єктів, економічних, суспільних і природних умов, національних та міждержавних взаємин і чинників, що діють у глобальному оточенні, його розглядають як сукупність впливів двох сфер: макрота мікросередовища. [3]. Якщо макросередовище складається з елементів, які не знаходяться у зв'язку з підприємством постійно, але опосередковано впливають на формування загальної атмосфери бізнесу, тобто це середовище непрямих контактів підприємства, то мікросередовище - це середовище, елементи якого прямо і постійно впливають на діяльність підприємства. Характеризуючи сучасний стан зовнішнього середовища підприємства транспорту, необхідно відмітити на кардинальні зміни всіх його функціональних сфер (державного, соціального, правового, політичного, економічного, технологічного, ресурсного середовищ).

Держава в економіці за теоретичними положеннями може відігравати три різні ролі: невтручання держави в процеси економіки (вільний ринок); радикальне втручання в економіку (соціалізм і комунізм); прагматичне втручання, тобто узгодження політичних поглядів, індивідуальної ініціативи,

прибуткової мотивації, ринкових сил (ринок, що регулюється) [4]. Але сучасний стан є особливим. Відповідно до Закону України [5] воєнний стан - це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень. На відміну від звичайного стану, коли здійсненні державою транспортної політики передбачає діяльність із управління єдиним транспортним комплексом, окремими підгалузями транспорту і транспортними підприємствами органів державної влади та місцевого самоврядування, які наділені господарською компетенцією, як правило через розробку, прийняття та реалізацію довгострокових програм і планів [6, С.7], на сьогодні держава має повний прямий вплив на діяльність усіх суб'єктів господарювання і всі її дії мають оперативний характер і спрямовані на виживання та перемогу над ворогом.

Соціальне середовище, відповідно його визначення [3], охоплює зростання населення, розвиток культури, освіти визначає характер зростаючого потенційного ринку; вимірювання потреби в кількості та якості благ, які споживаються (продуктів, житла, комфорту), зміна стилю життя призводить до трансформації понять зайнятості та відпочинку, здорового способу життя, комфорту житла, а все разом - мотивація для зміни виробництва благ і послуг. Війна підняла більшість населення зі своїх місць діяльності і проживання, змусила масово мігрувати по країні і закордон. Діяльність підприємств транспорту була спрямована на забезпечення евакуації величезного потоку переселенців. Це стало першим викликом: адже міграція, мобілізація і воєнні дії вже зруйнували налагоджені транспортні ланцюги. Водночас, маючи ресурси для транспортування, підприємства зайняли першу лінію гуманітарного фронту: значні ресурси були зосереджені на безоплатну допомогу, направлену в постраждалі регіони, ЗСУ і суміжним органам оборони, внутрішньоопереміщенням особам. Переорієнтація діяльності транспортних підприємств потребувала кардинальних змін у забезпеченні необхідними ресурсами (матеріальними, трудовими, фінансовими) і забезпечила виконання поставлених завдань і утримання бізнесу.

Правове середовище транспортного підприємства має надзвичайно динамічний характер розвитку законів, контрактного, митного права, захист споживачів, але всі бізнес-організації в умовах воєнного стану працюють в юридичних рамках, норми права регулюють поведінку бізнес-організацій і вирішують спори, конфлікти між ними і суспільством у цілому. Так, спрощено порядок перетину державного кордону України: військовозобов'язаним водіям, як і працівникам підприємств залізничного транспорту, віком від 18 до 60 років, які здійснюють вантажні перевезення для потреб ЗСУ, інших утворених відповідно до законів України військових формувань, а також медичних вантажів та вантажів гуманітарної допомоги, надається відтермінування від призову на військову службу під час мобілізації. Для забезпечення підвищення інтенсивності використання автомобільного транспорту і забезпечення максимально оперативного надходження гуманітарної допомоги 14 європейських країн запровадили бездозвільний проїзд до України для перевізників гуманітарних вантажів.

Війна внесла кардинальні зміни і у політичне середовище, яке також є дуже важливим у складі зовнішнього середовища підприємств. Зовнішній і внутрішній ринок знаходиться під впливом політичних подій і рішень, аналогічно цьому політичні фактори можуть значно впливати на операції у сфері транспорту. Захист європейських цінностей та ідеалів – демократії, верховенства права, поваги до прав і свобод людини згуртував та об'єднав усіх. Фактично зник поділ на соціальні верстви, політичні сили, професійні об'єднання і групи за інтересами. Всі, за рідкісним винятком, в єдиному пориві працюють на досягнення спільної мети – викинути ворога за межі України. Всі намагаються бути дотичним до різноманітних процесів, які будують майбутнє української нації. [7]

Діяльність підприємств завжди знаходиться в безпосередньому зв'язку з економічним середовищем: рівнем зайнятості, платіжним балансом, темпами економічного росту. Від російської агресії економіка України вже зазнала колосальних збитків, й наразі ці втрати продовжуються. За різними прогнозами ВВП України може впасти на 30-50%, а за припущенням Міжнародного

валютного фонду економіка України цього року через війну скоротиться на 35%. Історичною подією, що матиме далекосяжні наслідки для економічного розвитку України стало надання Україні статусу кандидата на членство в ЄС. Окрім очевидної важливості цієї події як політичного сигналу щодо підтримки України у війні проти РФ та переходу стосунків між Україною та ЄС на новий рівень (від політики сусідства до політики розширення) надання статусу кандидата також матиме як короткострокові так і довгострокові результати для економічного розвитку України [8]. Дані події прискорили підписання між Україною та Євросоюзом Угоди про вантажні перевезення автомобільним транспортом, так званий транспортний безвіз. [9]. Відтепер українським перевізникам не потрібні відповідні дозволи для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень у держави ЄС. Також угода дозволяє уникнути зупинки експорту української продукції через автомобільні пункти пропуску. Підписаний документ також спрощує визнання водійських документів. Відтепер Україна та ЄС звільняють власників посвідчень водіїв, виданих однією зі сторін, від вимоги мати міжнародне посвідчення водія.

Отже, сучасна національна економіка з одного боку, формує механізм оперативної ефективної економічної підтримки збройних сил, цивільного населення, бізнесу, а з іншого - започатковує також цілу низку важливих позитивних змін стратегічного характеру щодо більш активної інтеграції в європейську та світову транспортну мережу.

Технологічне та ресурсне середовища транспортного підприємства на сучасному етапі також зазнало кардинальних змін. Враховуючи, що майже повністю стала неможливою діяльність портів і авіатранспорту через блокування і високу ризикованість, всі види перевезень здійснюються автомобільним та залізничним транспортом. Але їх можливості значно обмежені, оскільки знищені і пошкоджені промислові приміщення, зруйновані дороги і транспортна інфраструктура, власне і самі транспортні засоби, у тому числі важкоавіаційні, вантажівки, якими здійснювалися перевезення. З метою пришвидшення процесу розширення парку автотранспортних засобів відповідно до прийнятого Закону України [10] з 1 квітня 2022 р. скасовано ввізне мито, акциз та податок на додану вартість, що мали сплачуватися фізичними особами під час ввезення на митну територію України автомобільних транспортних засобів згідно з визначеним переліком, а також встановлено особливості пільгового розмитнення для юридичних осіб. Протягом двох місяців дії зазначеного закону в Україну завезено майже 30 тис машин [11]. Із них більше половини – це машини вартістю до 100 тисяч грн., тобто, недорогі, вживані машини за 1,5 - 3 тис. доларів, які йдуть у великій кількості на потреби армії, територіальної оборони, або замість втраченої машини на сім'ю. Далі – майже 37% - машини вартістю від 100 до 500 тис. грн., які в основному спрямовано на забезпечення потреб армії.

Збільшення на декілька тисяч автомобільних транспортних засобів відбулося шляхом їх завезення на територію України як гуманітарну допомогу для потреб військового спрямування. Також Державна митна служба на потреби оборони передала понад одну тисячу конфіскованих автомобілів. Такі заходи дозволили значно збільшити ресурсний потенціал та сприяли новим можливостям щодо забезпечення транспортними послугами потреби збройних сил України, населення та бізнесу.

Висновки і пропозиції. Отже, дослідження і аналіз структурних факторів зовнішнього середовища транспортного підприємства як мікроекономічної системи, що впливають на втримання бізнесу в умовах війни в Україні, засвідчують їх кардинальну зміну, що, перш за все, пов'язано із переорієнтацією всієї системи національної економіки в єдиному напрямку – надати відсіч ворогу. Непередбачувані перетворення відбуваються у всіх сферах макро і мікросередовища - державній, соціальній, правовій, політичній, економічній, технологічній, ресурсній. Водночас, створюються умови для відновлення України після війни, відкриваються нові можливості для побудови високотехнологічної економіки, але їх реалізація залежить від багатьох факторів, безпосередній вплив яких підлягає подальшому науковому обґрунтуванню.

Перелік посилань

1. Нарис про відбудову України. CEPR PRESS Centre for Economic Policy Research. URL: <https://cepr.org/sites/default/> (Дата звернення 25.06.2022р.)
2. Вплив війни на український бізнес. URL: <https://grc.ua/article/30173> (Дата звернення 25.06.2022р.)

3. Щєбликіна І.О. , Грибова Д.В. Основи менеджменту. навчальний посібник. Мелітополь : ВБ. «ММД», 2015. 479 с.
4. Осовська Г.В., Осовський О.А. Мікроекономіка. Навчальний посібник. К.: «Кондор», 2008. - 664 с. URL: http://megalib.com.ua/content/2511_44_Zovnishne_seredovishe_organizacii.html (Дата звернення 25.06.2022р.)
5. Закон України «Про правовий режим воєнного стану» № 766-VIII від 10.11.2015 (зі змінами) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (Дата звернення 25.06.2022р.)
6. Пруненко Д. О. Економіка транспорту. Х.: ХНАМГ, 2012. 117 с.
7. Кондратьєва Г.В. Організація управління розвитком територій під час військових дій в Україні. URL: <https://www.prostir.ua/?library=orhanizatsiya-upravlinnya-rozvytkom-terytorij-pid-chas-vijskovykh-dij-v-ukrajini/> (Дата звернення 25.06.2022р.)
8. Данилишин Б. Європрорив: як це відображається на ситуації в економіці та на фінансових ринках. URL: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/521704_ievproproriv_yak_tse_vidobrazhaetsya.html/ (Дата звернення 25.06.2022р.)
9. Україна підписала угоду про "транспортне безвізе" з Європейським Союзом. <https://meta.ua/news/economics/49556-ukraina-podpisala-soglashenie-o-transportnom-bezvize-s-evropeiskim-soyuzom>, (Дата звернення 25.06.2022р.)
10. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період воєнного стану» від 24.03.2022р. №2142-IX.
11. Скільки і яких автомобілів було завезено за нульовим розмитненням. Статистика. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=51145> (Дата звернення 25.06.2022р.)

FEATURES OF THE FUNCTIONING OF THE TRANSPORT ENTERPRISE AS A MICROECONOMIC SOCIO-ECONOMIC SYSTEM UNDER THE CONDITIONS OF THE STATE OF WAR

Grechan Alla P., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Grechan.ap@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-3984-9952>

Abstract. The article defines and characterizes the peculiarities of the functioning of the transport sector enterprise from the standpoint of a systemic approach in the conditions of martial law. The proposition that the enterprise, as an open economic system, is the determining basis of the national economic system is substantiated. A modern approach to the generalization of the functioning of transport enterprises in the conditions of military aggression against Ukraine from the standpoint of microeconomic theory is proposed, which is extremely important and relevant in modern realities. It has been established that transport enterprises provide the needs of the Armed Forces of Ukraine and other established military formations in accordance with the laws of Ukraine. They establish connections between business and sectors of the national economy, the population, performing extremely important functions. It is noted that the efficiency and optimization of transportation is a vital component for our victory and the functioning of the economy. Therefore, an important task for transport enterprises is not only survival in the conditions of today's social, humanitarian and economic crisis, but also the creation and active use of the ability to develop. An analysis of the current state of the external environment of the transport enterprise was carried out in all its functional areas (state, social, legal, political, economic, technological, resource environment). It was noted that all environments, without exception, underwent drastic changes. It was emphasized that all transformations in activity are related to the reorientation of the entire system of the national economy in a single direction - to repel the enemy. At the same time, conditions are being created for the recovery of Ukraine after the war, new opportunities for building a high-tech economy are opening up, but their implementation depends on many factors, the direct influence of which is subject to further scientific justification.

Key words: transport, enterprise, microeconomics, socio-economic system, external environment of the enterprise

References

1. Narys pro vidbudovu Ukrayiny. CEPR PRESS Centre for Economic Policy Research. URL: <https://cepr.org/sites/default/> [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)

2. Vplyv viyny na ukrayins'kyy biznes.URL: <https://grc.ua/article/30173> [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)
3. Shcheblykina I.O. , Hrybova D.V. Osnovy menedzhmentu: navchal'nyy posibnyk. Melitopol' : VB. «MMD»,2015. 479 c. [in Ukrainian]
- 4.Osovs'ka H.V., Osovs'kyi O.A. Mikroekonomika. Navchal'nyy posibnyk. - K.: «Kondor», 2008. 664 c. URL: http://megalib.com.ua/content/2511_44_Zovnishne_seredovishe_organizacii.html [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)
5. Zakon Ukrainy «Pro pravovyy rezhym voyennoho stanu»№ 766-VIII від 10.11.2015 (зі змінами) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)
6. Prunenko D. O. Ekonomika transportu. KH.: KHNAMH, 2012. 117 c. [in Ukrainian].
7. Kondrat'yeva H.V. Orhanizatsiya upravlinnya rozvytkom terytoriy pid chas viys'kovykh diy v Ukraini. URL: <https://www.prostir.ua/?library=orhanizatsiya-upravlinnya-rozvytkom-terytorij-pid-chas-vijskovykh-diy-v-ukrajini/> [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)
8. Danylyshyn B. Yevroproryv: yak tse vidobrazhayet'sya na sytuatsiyi v ekonomitsi ta na finansovykh rynkakh. URL: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/521704_ievroproryv_yak_tse_vidobrazhaietsya.html / [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)
9. Ukraina podpisala soglasheniye o "transportnom bezvize" s Yevropeyskim Soyuzom. <https://meta.ua/news/economics/49556-ukraina-podpisala-soglashenie-o-transportnom-bezvize-s-evropeiskim-soyuzom/> [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)
10. Zakon Ukrainy «Pro vnesennya zmin do Podatkovoho kodeksu Ukrainy ta inshykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vdoskonalennya zakonodavstva na period voyennoho stanu» vid 24.03.2022r. №2142-IX. [in Ukrainian]
11. Skil'ky i yakykh avtomobiliv bulo zavezeno za nul'ovym rozmytnenniam. Statystyka.URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=51145> [in Ukrainian] (Last accessed: 25.06.2022)