

Тернопільський національний технічний
університет імені Івана Пулюя

Тернопільська міська рада

Корпорація «Науковий парк «Інноваційно-
інвестиційний кластер Тернопілля»

«Страхова компанія «ТАС»

Вроцлавський економічний університет
Університет «Опольська Політехніка»
Університет прикладних наук в Нисі

Індо-Європейська освітня фундація
(Республіка Польща)

Університет Дунареа де Йос м. Галац
(Румунія)

Ternopil Ivan Puluj National Technical
University

Ternopil City Council

Corporation «Science Park «Innovation-
Investment Cluster of the Ternopil Region»

Insurance company «TAS»

Wroclaw University of Economics
Opole University of Technology
University of Applied Sciences in Nysa

Indo-European Education Foundation
(the Republic of Poland)

University Dunarea de Jos of Galati
(Romania)

МАТЕРІАЛИ

***XIII Міжнародної науково-практичної конференції
«ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЗМІЦЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ
ПОЗИЦІЙ НАЦІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ У
ГЛОБАЛЬНОМУ, РЕГІОНАЛЬНОМУ ТА ЛОКАЛЬНОМУ ВИМІРАХ»***

***Proceedings of the 13 International Scientific-Practical Conference
“FORMATION OF THE MECHANISM OF NATIONAL ECONOMIC SYSTEMS
COMPETITIVE POSITIONS STRENGTHENING IN
GLOBAL, REGIONAL AND LOCAL DIMENSIONS”***

УДК 330:336:338
ББК 65

Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції «Формування механізму зміцнення конкурентних позицій національних економічних систем у глобальному, регіональному та локальному вимірах»: зб. тез доповідей, 25 листопада 2024 р. / за заг. ред. О.В. Панухник. Тернопіль : ФОП Паляниця В.А., 2024. 110 с.

ISBN 978-617-7875-87-0

ПРОГРАМНИЙ КОМІТЕТ

Голова – Марушак П.О., проректор з наукової роботи ТНТУ, д.т.н., професор

Співголова – Ціх Г.В., декан факультету економіки та менеджменту ТНТУ, к.е.н., професор

Співголова – Панухник О.В., завідувач кафедри економіки та фінансів ТНТУ, д.е.н., професор

Члени:

Дейнека Ю.П. – начальник управління стратегічного розвитку міста Тернопільської міської ради (м. Тернопіль, Україна)

Демкура Т.В. – віце-президент з питань регіонального розвитку Міжнародної торгової палати ICC Ukraine (м. Тернопіль, Україна)

Колос О.С. – директор ТОВ «Торговий дім «Інтеграл» (м. Тернопіль, Україна)

Тимошик М.М. – директор ТОВ «МТ ПБС» (м. Тернопіль, Україна)

Химич Г.П. – директор Корпорації «Науковий парк «Інноваційно-інвестиційний кластер Тернопілля»» (м. Тернопіль, Україна)

Яцишин Н.З. – директор Тернопільського представництва Страхова компанія «ТАС-life» (м. Тернопіль, Україна)

Зелінська Анетта – професор, кафедра перспективних досліджень менеджменту, Вроцлавський економічний університет, Dr.Hab (м. Вроцлав, Республіка Польща)

Клеменс Бригіда – доцент кафедри регіональної політики та ринку праці, голова педагогічної ради з економіки Університету «Опольська Політехніка», Ph.D (м. Ополе, Республіка Польща)

Опалка Анна – керівник відділу з міжнародних зв'язків Університету прикладних наук в Нисі, PhD (м. Ниса, Республіка Польща)

Вілімовська Зоф'я – директор інституту фінансів Університету прикладних наук в Нисі, Dr.Hab. (м. Ниса, Республіка Польща)

Рокіта-Поскарт Діана – професор кафедри регіональної політики та ринку праці Університету «Опольська Політехніка», Ph.D (м. Ополе, Республіка Польща)

Кумар Прадіп – голова Індो-Європейської освітньої фундації, PhD (м. Варшава, Республіка Польща)

Зека Єкатеріна Даніела – виконавчий директор Документаційного центру управління маркетингу в промисловості та сільському господарстві, Університет Дунареа де Йос м. Галац, PhD (м. Галац, Румунія)

Флоріна Оана Вірланута – професор, факультет економіки і бізнес-адміністрування, Університет Дунареа де Йос, PhD (м. Галац, Румунія)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова – Панухник О.В., завідувачка кафедри економіки та фінансів ТНТУ, д.е.н., професор

Члени:

науково-педагогічні працівники кафедри економіки та фінансів ТНТУ:

Артеменко Л.Б., Винник Т.М., Зарічна Н.З., Крамар І.Ю., Крупка А.Я., Мариненко Н.Ю., Левицький В.О., Письменний В.В., Радинський С.В., Тимошик Н.С.

Науковий секретар

Маркович І.Б. – доцент кафедри економіки та фінансів ТНТУ, к.е.н., доцент

Рекомендовано до друку Вченою радою факультету економіки та менеджменту Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, протокол №4 від 28 листопада 2024 р.

Відповідальність за зміст і достовірність публікацій несуть автори.

ISBN 978-617-7875-87-0

© ФОП Паляниця В.А., 2024

ЗМІСТ	
<u>СЕКЦІЯ 1</u> <u>Розвиток соціально-економічних систем мікро-, мезо- і макrorівня: конфлікт традиційних моделей та економічних реалій 21 століття</u>	
Mykola Striletskyi CONTROL AND MANAGEMENT OF GREENHOUSE GAS EMISSIONS AT MICRO-, MESO- AND MACRO-LEVELS OF AN INDUSTRIAL ENTERPRISE	7
Крупка Андрій ВПЛИВ ПОВЕДІНКОВИХ ФАКТОРІВ НА УПРАВЛІННЯ ОСОБИСТИМИ ФІНАНСАМИ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ: АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ ТА ОСОБЛИВОСТЕЙ	8
Маркович Ірина ВПЛИВ КОГНІТИВНИХ УПЕРЕДЖЕНЬ НА ФІНАНСОВІ РІШЕННЯ ІНВЕСТИТОРІВ	10
Осадчук Аліна ТРАНСФОРМАЦІЯ ФІНАНСОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ФІНАНСОВИХ СИСТЕМ	11
Письменний Віталій МИТНІ ІНСТРУМЕНТИ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТА ЕКОЛОГІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ	13
Провальна Юлія ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ТА УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ	15
Янчинський Ростислав, Панухник Олена ДОСВІД КРАЇН ІЗ ПЕРЕХІДНОЮ ЕКОНОМІКОЮ ЩОДО АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМИ ПРОЦЕСАМИ: РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНИ	17
<u>СЕКЦІЯ 2</u> <u>Особливості інтеграції держави, бізнесу, науки, освіти в умовах цифровізації суспільства</u>	
Гермаківська Мирослава ВИЗНАЧЕННЯ НОВИХ ОРІЄНТИРІВ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ЦИФРОВІЗАЦІЇ СУСПІЛЬСТВА	19
Жадан Катерина, Костенко Ганна ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ БЛОКЧЕЙН ДЛЯ ПОЛІПШЕННЯ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ БЕЗПЕКОЮ ОРГАНІЗАЦІЇ	21
Мартинів Павло ЦИФРОВІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ: МІСЦЕ УКРАЇНИ В ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЯХ	23
Наливайчук Ірина ЦИФРОВІЗАЦІЯ ТА ОПТИМІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ СТРАХОВИМИ РЕЗЕРВАМИ КОМПАНІЇ	25
Панухник Олена РЕОРГАНІЗАЦІЯ МІСЦЕВИХ ОРГАНІВ ВЛАДИ У ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЯХ УКРАЇНИ: ДОСВІД ДЛЯ ІНШИХ РЕГІОНІВ ДЕРЖАВИ	26
Стецюк Олеся БІЗНЕС І ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ В УКРАЇНІ 2024	28
Федорович Володимир МЕТОДИКА «ВИРОЩУВАННЯ» КОМПЕТЕНТНИХ ФАХІВЦІВ У ЦИФРОВІЗОВАНОМУ СУСПІЛЬСТВІ	29
Черній Ігор ВИКЛИКИ, МОЖЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ	31

4. Дмитренко Е. С. Фінансова система України у воєнний та повоєнний періоди: правовий та безпековий вимір. Київський часопис права. 2023. № 2. С. 143-148
5. Карлін М. І. Фінансові системи країн Європейського Союзу: підручник. Луцьк : Вежа-Друк, 2022. 384 с.
6. Кобзева Т. А. Зарубіжний досвід управління фінансовою системою та можливості його використання в Україні (на прикладі Сполучених Штатів Америки). Верховенство права. 2017. №1. С. 172-177.

УДК 339.543

Письменний Віталій

доктор економічних наук, доцент
професор кафедри економіки та фінансів
Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя
м. Тернопіль, Україна

Vitalii Pysmennyi

Doctor of Sciences (Economics), Docent
Professor of the Economics and Finance Department
Ternopil Ivan Puluj National Technical University
Ternopil, Ukraine

МИТНІ ІНСТРУМЕНТИ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТА ЕКОЛОГІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

CUSTOMS TOOLS OF STIMULATING DEVELOPMENT AND ENVIRONMENT OF THE CAR MARKET IN UKRAINE

За останні десятиліття парк автотранспорту в Україні демонструє один з найвищих в Європі темпів зростання. Автомобіль з предмета розкоші став частиною комфортного та зручного способу життя, що спонукало багатьох його придбати. Власний автотранспорт дозволяє забезпечити гнучкість і незалежність у плануванні подорожей та ефективно використовувати час. З покращенням економічної ситуації в державі, зростанням доходів населення, у тому числі в іноземній валюті, розвитком автокредитування, пом'якшенням імпорتنних обмежень і зниженням ставок митних платежів громадяни стали більше зацікавлені в купівлі автомобілів, зокрема з-за кордону.

Водночас рівень автомобілізації в Україні досить низький і становить 245 одиниць на 1000 осіб [1]. У 2022 році середня кількість автомобілів на 1000 жителів ЄС становила 560. Найбільший показник з 684 автомобілями на 1000 осіб мала Італія, за нею йшли Люксембург (678), Фінляндія (661) і Кіпр (658), а найнижчі показники були у Латвії (414), Румунії (417) й Угорщині (424) [2]. Ці дані свідчать про потенційні можливості для подальшого росту та розвитку автомобільного парку в Україні, що попри відсутність внутрішньої автомобільної індустрії базується переважно на імпорті з Європи та США. Проте підвищення рівня автомобілізації має враховувати світові стандарти, які містять низку екологічних обмежень.

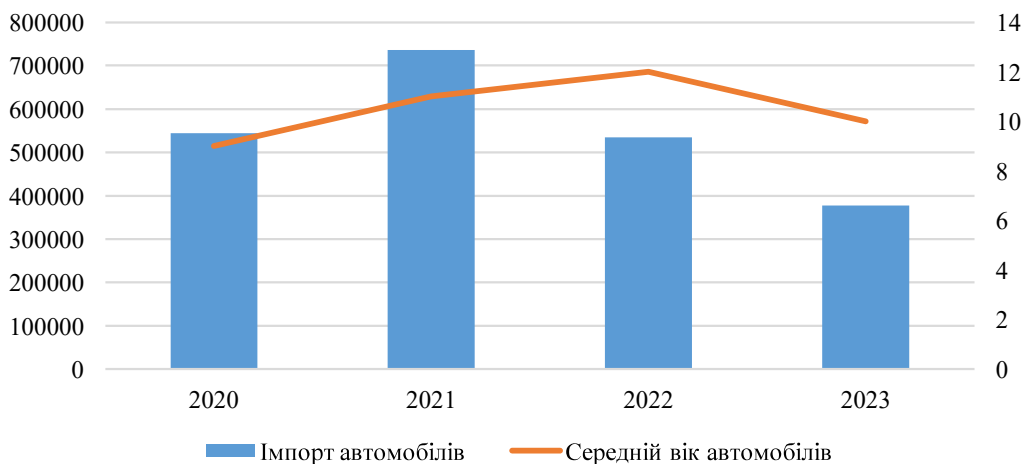


Рис. 1 Динаміка імпорту та середнього віку автомобілів*

* Побудовано на основі [3].

Російсько-українська війна внесла корективи щодо імпорту автомобілів в Україну, який пережив часткове відновлення після зміни умов перетину кордону і роботи сервісних центрів МВС України під час пандемії COVID-19 (рис. 1). Якщо у 2021 році було ввезено 735 тисяч транспортних засобів (більше на 191 тисячу або 35%), то у 2022 році – 534 тисячі (менше на 201 тисячу або 27%), у 2023 році – 377 тисяч (менше на 157 тисяч або 30%) [3]. При цьому середній вік ввезених автомобілів склав 10 років, а понад 50% з них мали 10 і більше років. Ці зміни пов'язані з дестабілізацією економіки, зниженням купівельної спроможності населення та логістичними труднощами.

Оскільки вибір автомобіля визначається купівельною спроможністю, то більшість імпортованих транспортних засобів, зокрема вживаних, купується в ціновому діапазоні від 5 до 10 тисяч доларів США (нові – до 20 тисяч доларів США). Значну частину вартості складають митні платежі, а саме: акцизний податок (розраховується як добуток ставки на об'єм двигуна та кількість повних років автомобіля), мито (10% від заявленої вартості транспортного засобу і 0% – для електрокарів) і ПДВ (20% від суми вартості автомобіля, мита й акцизного податку). Відтак при середній митній вартості вживаних автомобілів 4264 доларів США, податкове навантаження становить 2483 доларів США або 58% [4].

Очевидно, що питання лібералізації імпорту автомобілів в Україну, зокрема в частині звільнення від митних платежів, є на часі. Адже після повномасштабного російського вторгнення значна частина населення втратила транспортні засоби через мародерство, знищення ракетними обстрілами або залишення на тимчасово окупованій території, тому потребує їх поновлення. Також звільнення від митних платежів заохочуватиме громадян замінити старі автомобілі новими, більш екологічно чистими, технологічно кращими та безпечними моделями. Насамкінець, дешеві (внаслідок зменшення податкового навантаження) транспортні засоби будуть цінним інструментом у бізнесі, забезпечуючи його рентабельність і конкурентоспроможність.

Аргументи проти звільнення від митних платежів імпорту автомобілів в Україну вагоміші. По-перше, акцизний податок, мито та ПДВ – це бюджетотворювальні джерела доходів, зокрема на безмитному імпорті автомобілів на початку повномасштабного вторгнення бюджетні втрати оцінюються в сумі 10 мільярдів гривень [5]. По-друге, збільшення парку автотранспорту в Україні посилять й без того складні проблеми з паркуванням, дорожніми «корками» тощо. По-третє, через великий попит на автомобілі зросте вартість палива і виникатиме його дефіцит. По-четверте, з огляду великий вік ввезених автомобілів (рис. 1), їх перенасиченість призведе до збільшення викидів CO₂ й екологічних загроз.

Вважаємо, що митні платежі варто не скасовувати, а переформатувати у напрямку поширення низьковуглецевих й екологічних транспортних засобів. Перші кроки, що включали несплату акцизного податку і нульову ставку мита на імпорту електрокарів, були вже зроблені. «Екологізувати» митні платежі можна шляхом внесення змін до механізму розрахунку на основі вартості транспортного засобу і викидів CO₂. Це дасть змогу зменшити негативний вплив на навколишнє середовище й заохотити до економного споживання палива [6, с. 215]. Водночас у післявоєнний період, коли зменшиться навантаження на оборонний бюджет, певним категоріям громадян і суб'єктам економічної діяльності держава може компенсувати суми «екологічних» (більших за розміром) митних платежів.

Перелік використаних джерел:

1. Passenger cars – per thousand inhabitants. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab_custom_9275964/default/table?lang=en.
2. Кількість авто в Києві перевищила 400 на 1000 жителів. URL: <https://www.village.com.ua/village/city/city-news/309073-kilkist-avto-v-kievi-perevischila-400-na-1000-zhiteliv>.
3. Імпорт авто в Україну скоротився майже на 50% у 2023 році. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/auto-import-2023>.
4. Аналітика: імпорту легкових авто у 1 кварталі 2021 року – тенденції та індикатори. URL: <https://eauto.org.ua/news/19-import-legkovih-avto-u-1-kvartali-2021-roku-tendenciji-ta-indikatori>.
5. На безмитному імпорті автомобілів держава втратила 10,5 млрд грн. URL: <https://finclub.net/ua/news/na-bezmytnomu-importi-avtomobiliv-derzhava-vtratylo-10-5-mlrd-hrn.html>.
6. Письменний В. В. Екологізація збору за першу реєстрацію транспортного засобу. П'яті регіональні та муніципальні читання «Влада і бізнес: актуальні проблеми партнерства»: наук.-практ. конф. з міжнар. участю (17–18 жовт. 2013 р., смт. Форос). Тернопіль: В-во «Крок», 2013, С. 215–217.