

формування безпекової політики підприємницького суб'єкта має враховувати не лише широту можливостей інтелектуалізації господарських процесів, але й складність та багатоаспектність відповідних загроз та опосередкованих впливів на можливості забезпечення його стабільного та ефективного функціонування.

Список використаних джерел:

1. Причепа І. В., Руда Л. П., Адлер О. О. Концептуальні засади інтелектуалізації економічних відносин і процесів на різних рівнях господарювання. *Інфраструктура ринку*. 2021. № 54. С. 42-47.

2. Тульчинська С. О., Солосіч О. С., Чорній В. В. Вплив діджиталізації управлінських процесів на систему забезпечення економічної безпеки підприємства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 9. С. 54–58.

## **ВПЛИВ ВІЙНИ В УКРАЇНІ НА МОРСЬКУ ЛОГІСТИКУ ТА ТОРГІВЛЮ ЗЕРНОМ**

О. Ю. СОПОЦЬКО, канд. екон. наук, доцент  
[o.sopotsko@ntu.edu.ua](mailto:o.sopotsko@ntu.edu.ua)

А. В. СЕВОСТ'ЯНОВА, доктор філософії  
з галузі знань управління та адміністрування, доцент  
*Національний транспортний університет*  
01010, Україна, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1  
[sevastianova1607@gmail.com](mailto:sevastianova1607@gmail.com)

Наслідком початку воєнних дій в Україні стали порушені зв'язки у регіональній логістиці, зупинка портових операцій, руйнування важливої інфраструктури, торговельні обмеження, збільшення витрат на страхування та підвищення цін на паливо. Все це стало причиною підвищення цін у світовій торгівлі та доставці вантажів.

Як наслідок, відстань доставки вантажів зросла, а також час і вартість такої доставки.

Стосовно ситуації у світовому судноплаванні, то до початку війни в Україні, галузь вже відчувала вплив пандемії COVID-19, були наявні проблеми через перевантаженість портів, існувала необхідність переходу на паливо з низьким вмістом вуглецю.

Тим не менш, зрозуміло, що збої у доставці морським транспортом та більший попит на тонно-милі, спричинені війною в Україні суттєво сприяють підвищенню витрат на доставку.

Торговельні обмеження та зміни у світовій торгівлі внаслідок війни призвели до сплеску у попиті на тонно-милію. Добові ставки для танкерів меншого розміру, які є ключовими для регіональної торгівлі нафтою в Чорному морі, регіоні Балтійського та Середземного морів різко зросли[1].

Вищі витрати на енергоносії також призвели до підвищення цін на морські бункери, підвищуючи вартість доставки для всього морського сектору транспорту. До кінця травня 2022 року світова середня ціна на мазут із дуже низьким вмістом сірки (VLSFO) сягнула понад 1000 дол. США за тону, що на 64 відсотки більше, ніж на початку року.

У 2021 році Україна експортувала близько 50 мільйонів тонн зерна. До війни прогнозувалося зростання на 3 % експорту зерна морським транспортом. Скорочення експорту зерна з України частково компенсується збільшенням поставок від інших постачальників. Наприклад, очікується, що у 2022 р. Бразилія збільшить експорт пшениці та грубого зерна на 37 %. Разом Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії та Європейський Союз збираються розширюватися їх експорт. Очікується збільшення експорту сої з Аргентини, Бразилії та Сполучених Штатів Америки.

Незважаючи на загальне скорочення обсягів перевезень, попит на транспортну роботу – тобто тонно-милі – для більшості країн-імпортерів продовольства, швидше за все, зростає.

Чорноморський порт, зазвичай, обслуговував понад 90 % українського імпорту зерна. Через припинення роботи порту, відправлення зерна за кордон було обмежено доставкою через західні кордони, залізницею, а також через малі порти Рені та Ізмаїл на річці Дунай. Цих альтернатив недостатньо для компенсації втрати пропускну здатності, яку, зазвичай, забезпечують українські порти.

Для запобігання виникнення продовольчої кризи у світі необхідним є розблокування українських портів для здійснення міжнародних перевезень, для доставки українського зерна на міжнародні ринки за менших витрат на доставку.

Для вирішення логістичних проблем на морському транспорті необхідно забезпечити продовження співпраці між державами прапора суден, державами порту та промисловістю надати всі необхідні послуги, включаючи бункеровку, медичне обслуговування моряків, та сертифікація нормативної відповідності. Це допоможе зменшити збитки та страхові витрати.

Необхідним, також є полегшити транзит і рух транспортників, хоча б тимчасово, щоб зменшити тиск на транскордонну торгівлю та транзит.

Актуальним залишається інвестування в транспортні послуги, а також у сприяння торгівлі та транзиту ніж у довоєнні часи. Торгові партнери та транзитні країни повинні зосередитися на ключових детермінанти міжнародних транспортних витрат, такі як сприяння торгівлі та цифровізація, інфраструктури, ефекту масштабу, дисбалансів і забезпечення конкуренції. [2]

Війна в Україні посилює виклики, пов'язані з пандемією COVID-19 і кліматичною кризою. Потрібна фінансова та технічна підтримка міжнародної спільноти допомога, пов'язана з транспортом і сприянням торгівлі. [3]

Список використаних джерел:

1. The war in Ukraine and its effects on maritime trade of logistics. Maritime trade disrupted. (28 June 2022). United Nations Conference on Trade and Development. [in English].
2. Review of Maritime Transport, for a detailed assessment of determinants of maritime transport costs (2015). United Nations Conference on Trade and Development. [in English].
3. GrynspanR., “Weathering a ‘perfect storm’ of cascading crises”, Retrived from :<https://unctad.org/news/blog-weathering-perfect-storm-cascading-crises> [in English].

## **ЗАХОДИ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

А. В. ТИХОН, студентка  
Н. М. БОГАЦЬКА, канд. екон. наук, доцент  
*Вінницький торговельно-економічний інститут ДТЕУ*  
21000 Україна, м. Вінниця, вул. Соборна, 87  
[n.bohatska@vtei.edu.ua](mailto:n.bohatska@vtei.edu.ua)

Підприємство вважається прибутковим, якщо в результаті реалізації продукції, робіт, послуг покриває всі свої витрати і отримує прибуток. Тобто в широкому розумінні слова рентабельність означає прибутковість. Але визначення рентабельності як прибутковості недостатньо точно розкриває свій економічний зміст через відсутність тотожності між ними, оскільки розмір прибутку і рівень рентабельності, як правило, не змінюються в рівній пропорції, а часто і в різному напрямку. Рентабельність власного (акціонерного) капіталу залежить від зміни рівня рентабельності продукції, швидкості звороту сукупного капіталу і співвідношення власного і позикового капіталу. Залежно від показника, з яким співвідноситься прибуток, виділяють наступну класифікацію показників рентабельності [1].

Розглянемо спочатку чинники, які безпосередньо пов'язані з діяльністю підприємства, які можна змінювати і регулювати залежно від поставлених перед підприємством цілей і завдань, тобто виробничі чинники пов'язані з основною діяльністю підприємства, і поза виробничі чинники, які не пов'язані з виробництвом продукції і з основною діяльністю підприємства. Позавиробничі чинники включають постачальницько-збутову діяльність, тобто своєчасність і повноту виконання постачальниками і покупцями зобов'язань перед підприємством, їх віддаленість від підприємства, вартість перевезення до місця призначення і тому подібне.

Екстенсивні чинники пов'язані зі зміною кількісних параметрів елементів виробничого процесу, та включають: