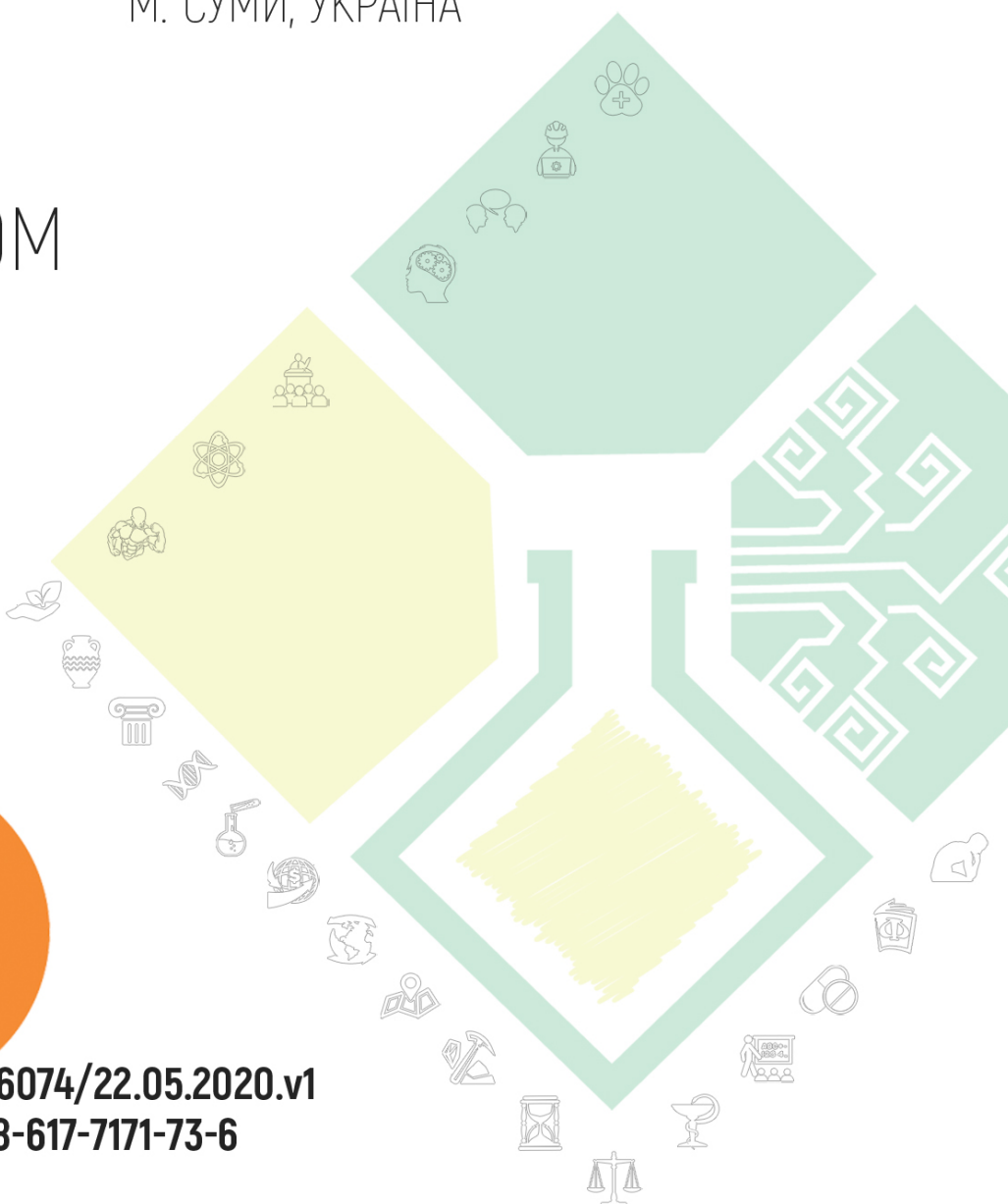


СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ НАУКИ: ФАКТОРИ ВПЛИВУ ТА ВЗАЄМОДІЇ

22 ТРАВНЯ 2020 РІК

М. СУМИ, УКРАЇНА

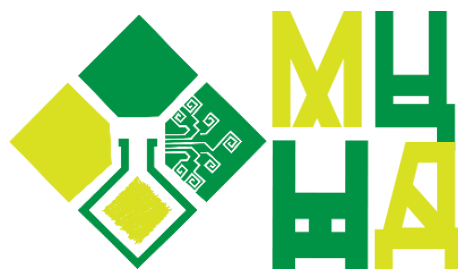
1
ТОМ



**OPEN
ACCESS**

DOI 10.36074/22.05.2020.v1
ISBN 978-617-7171-73-6

МАТЕРІАЛИ
МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ



СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ НАУКИ: ФАКТОРИ ВПЛИВУ ТА ВЗАЄМОДІЇ

22 ТРАВНЯ 2020 РІК

1

ТОМ

Суми ♦ Україна



Голова оргкомітету: Рабей Н.Р.

Верстка: Дудник Г.М.

Дизайн: Бондаренко І.В.

С 83 **Стратегічні напрямки розвитку науки: фактори впливу та взаємодії:** матеріали міжнародної наукової конференції (Т. 1), 22 травня, 2020 рік. Суми, Україна: МЦНД.

ISBN 978-617-7171-73-6

DOI 10.36074/22.05.2020.v1

Викладено матеріали учасників міжнародної мультидисциплінарної наукової конференції «Стратегічні напрямки розвитку науки: фактори впливу та взаємодії», яка відбулася у місті Суми 22 травня 2020 року.

Конференцію зареєстровано Державною науковою установою «УкрІНТЕІ» в базі даних науково-технічних заходів України та інформаційному бюлетені «План проведення наукових, науково-технічних заходів в Україні» (Посвідчення № 252 від 11.03.2020).

Матеріали конференції знаходяться у відкритому доступі на умовах ліцензії Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).



Всі роботи збірника відображені в Google Scholar. Роботи, що містять цифровий ідентифікатор DOI індексуються в ORCID, CrossRef та OUCI (Український індекс наукового цитування).

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ І. ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ

ИННОВАЦИЯЛЫҚ ЖОБАЛАРДАҒЫ ҚИЫНДЫҚТАР МЕН ТӘУЕКЕЛДЕРДІ БОЛЖАУ МҮМКІНДІКТЕРІ Ужанов Д.Н.	7
FEATURES OF DEVELOPMENT MANAGEMENT OF INTERNATIONAL ENTERPRISE ACTIVITY Antonenko D.	10
HR-БРЕНДИНГ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТО- СПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА Захарова К.В.	11
АНАЛІЗ СТРУКТУРИ ДОХОДІВ АТ «РАЙФФАЙЗЕН БАНК АВАЛЬ» Кудлай К.Д.	13
БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК ЯК СКЛАДОВА ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ БАНКУ Візнюк А.Я., Урусова З.П.	15
ВИКЛИКИ ФОРМУВАННЯ КРЕДИТНОГО ПОРТФЕЛЮ БАНКУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ БАНКІВНИЦТВА Харченко А.М.	17
ВИКОРИСТАННЯ СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖ У МАРКЕТИНГОВИХ КОМУНІКАЦІЙНИХ СТРАТЕГІЯХ ПІДПРИЄМСТВ Васильченко Л.С.	20
ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД ВІДНОВЛЕННЯ ДОВІРИ ДО ФІНАНСОВОГО СЕКТОРУ КРАЇНИ: ОГЛЯД ОСНОВНИХ ІНСТРУМЕНТІВ Темченко О.П.	21
ДОКУМЕНТАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОБЛІКУ РОЗРАХУНКІВ ЗА ВИПЛАТАМИ ПРАЦІВНИКАМ: СУЧАСНИЙ ПІДХІД Миськів Л.П.	23
ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ МІСТА Велика О.Ю., Азізова К.М.	29
ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ П'ята Л.В.	32
ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ОПОДАТКУВАННЯ АКЦИЗНИМ ПОДАТКОМ Голобородько Т.В., Зволь В.О.	35
КОРОНАВІРУС ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ОРГАНІЗАЦІЮ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА АУДИТУ Долбнєва Д.В., Сподарик Т.І.	37

ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ МІСТА

Велика Олена Юрїївна

ORCID ID: 0000-0002-0072-5867

канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, логістики та економіки
Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця, Україна

Азізова Катерина Михайлівна

ORCID ID: 0000-0003-0539-5489

канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри банківської справи і фінансових послуг
Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця, Україна

У теперішній час органи місцевого самоврядування стикаються з великою кількістю складних, гострих проблем, від яких залежить життєзабезпечення територіальної громади. Вирішення поточних питань потребує відповідних ресурсів для підвищення конкурентоспроможності території та створення умов для її виживання і розвитку у майбутньому [1]. Одним з таких поточних завдань місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування є розвиток паркувального простору міста. Це й зумовлює потребу та перспективність запровадження стратегічного планування на місцевому рівні саме в умовах, що існують нині в Україні. В умовах постійного зростання кількості автомобілів у м. Харкові особливої гостроти набуває проблема їх безперешкодного руху, зокрема від припаркованих транспортних засобів. Тому особливої ваги набуває завдання створення ефективного паркувального простору із оптимальною кількістю місць для паркування транспортних засобів. Для аналізу стану паркувального простору в м. Харкові було проведено опитування щодо розвитку муніципального паркувального простору. Результати відповідей на питання стосовно напрямів удосконалення паркувального простору у місті розподілились наступним чином (рис. 1).

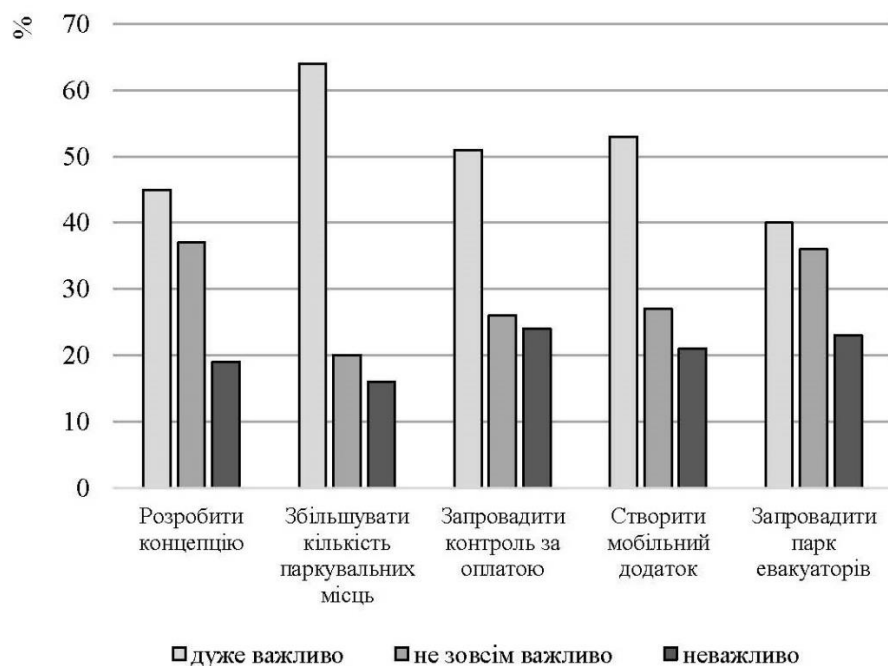


Рис. 1. **Побажання респондентів щодо вдосконалення паркувального простору м. Харкова**

Отже, для розвитку паркувального простору м. Харкова доцільно залучення інвесторів для реалізації визначених завдань. Інвестор має виконати наступні умови: встановити паркувальні автомати (паркомати) на денних майданчиках платного паркування; обладнати цілодобові майданчики платного паркування автоматизованими пропускними системами проїзду; забезпечити відеоспостереження за автотранспортом на цілодобових майданчиках платного паркування; закупити автомобілі-евакуатори; впровадити автоматизовану систему контролю оплати вартості послуг паркування (АСКОП).

Розглянемо перелічені умови більш детально. У м. Харкові існує 100 муніципальних платних паркувальних майданчиків, на яких 7006 паркувальних місць [2]. Згідно з п.14 Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів» [3] відведені майданчики для платного паркування обов'язково повинні бути обладнані паркувальними автоматами з розрахунку не менш як один автомат на 20 місць для паркування з обох боків уздовж проїзної частини вулиці, дороги або тротуару та/або інформаційними знаками про можливість і порядок надання послуги «мобільне паркування». Таким чином інвестору потрібно встановити 110 паркоматів. Це є першочерговим заходом та має здійснюватися у перший рік реалізації інвестиційного проекту.

Наступною вимогою для інвестора є необхідність обладнати цілодобові майданчики платного паркування автоматизованими пропускними системами проїзду. Станом на 01.03.2020 р. лише 3 майданчики обладнані такою системою [2]. Відповідно, потребують обладнання 50 цілодобових майданчиків.

Деякі цілодобові майданчики мають налагоджену систему відеоспостереження нового чи вже застарілого зразка, а деякі майданчики зовсім її не мають. Тому першочерговим завданням для інвестора є забезпечення цілодобових майданчиків системою відеоспостереження, також необхідно оновити існуючі системи. Умовою такого оновлення є термін їх використання більше 5-ти років.

Наступною вимогою для інвестора є закупка автомобілів-евакуаторів. Відповідно до [4] наступною вимогою для інвестора є закупка автомобілів-евакуаторів. Мінімальна потреба в них складає 6 штук. Останнім завданням інвестору буде необхідність впровадити АСКОП. Автоматизована система контролю має з'єднати усі паркомати та автоматизовані пропускні системи у єдину систему.

При розробці економічного обґрунтування реалізації інвестиційного проекту було використано сценарний підхід. Можливо декілька сценаріїв розвитку подій та реалізації інвестиційного проекту:

сценарій 1. Діючий тариф на паркування (5 грн на год на денних парковках та 20 грн на добу на цілодобових майданчиках). При розрахунках не враховується зростання цін, тарифів та заробітної плати;

сценарій 2. Тариф на паркування з врахуванням зональності (перша зона 10 грн на годину, друга зона – 7 грн на годину, третя зона 5 грн на годину та 20 грн на добу на цілодобових майданчиках). При розрахунках не враховується зростання цін, тарифів та заробітної плати;

сценарій 3. Передбачається зростання діючого погодинного тарифу до 8 грн у першому році та його підвищення на 25% через п'ять років. Також на 25% підвищиться тариф на цілодобове паркування. При розрахунках враховується зростання цін, тарифів та заробітної плати;

сценарій 4. Тариф на паркування з врахуванням зональності. Через п'ять років передбачається зростання тарифів на 25%. При розрахунках враховується

зростання цін, тарифів та заробітної плати.

Для розрахунків вартості необхідного обладнання використовувались данні, що знаходяться у відкритих джерелах [2, 4, 5], а також враховувався рівень облікової ставки НБУ, індекс цін виробників, індекс реальної заробітної плати тощо [6]. У результаті розрахунків отримано наступні результати (табл. 1).

Таблиця 1

Ефективність різних сценаріїв реалізації інвестиційного проекту

Показники	Од. вим.	Сценарій			
		1	2	3	4
Чиста приведена вартість (NPV)	грн	-31 092 867	41 839 951	13 442 927	15 175 012
Внутрішня ставка доходності (IRR)	%	-	32,07	18,97	19,96
Дисконтований період окупності (DPP)	років	Не окупається	5	7	7
Індекс прибутковості (PI)	-	0,51	1,66	1,21	1,24

[авторська розробка]

Таким чином, можна побачити, що за існуючого тарифу та незмінних цін (сценарій 1), інвестиційний проект є неефективним. Він не окупиться за 10 років та не принесе прибутків інвестору. Тому доцільним є затвердження нових тарифів на паркування.

Найбільш ефективним є другий сценарій розвитку подій. При цьому очікувана чиста приведена вартість проекту складе близько 42 млн. грн. Проект окупиться за 5 років. Але за цього сценарію не враховано зростання цін на товари та індексація заробітної плати, що є неможливим за наявності інфляційних процесів в країні.

Найбільш доцільними є сценарії 3 та 4, які враховують як зростання тарифів на паркування, так і зростання цін на товари та заробітної плати. Обі два сценарії окупаються за 7 років. Сценарій 3 принесе інвестору очікувану чисту приведену вартість у розмірі порядку 13,5 млн грн. або 18,97% доходності. За цього сценарію не передбачено введення зонального тарифу.

Найбільш ефективним є сценарій 4, який передбачає введення зонального тарифу, враховує зростання цін та заробітної плати. Реалізація інвестиційного проекту за цим сценарієм принесе інвестору очікувану чисту приведену вартість у розмірі більше 15 млн. грн, що відповідає ставці доходності у 19,96%.

Отже, економічними передумовами розвитку паркувального простору міста є: збільшення дохідної частини бюджету за рахунок додаткових надходжень, залучення інвестицій, розширення транспортної інфраструктури, збільшення кількості робочих місць;

обґрунтоване та гнучке регулювання вартості послуг паркування не тільки в різних зонах, але й на окремих вулицях, в різні дні тижня та час, що забезпечить зменшення навантаження на вулично-дорожню мережу міста у робочі дні;

введення сучасних автоматизованих технологій оплати послуг з паркування, що підвищить якість їх надання та збільшить надходження коштів до міського бюджету через підвищення фінансової дисципліни зі сплати послуг через введення дієвого автоматичного процесу контролю за сплатою послуг з паркування.

Список використаних джерел:

1. Берданова, О. В., Вакулєнко, В. М., Валєнтюк, І. В. & Ткачук, А. Ф. (2017). *Стратегічне планування*

розвитку об'єднаної територіальної громади: навчальний посібник. К: Рада Європи. ISBN 978-617-7361-41-0.

2. Перелік майданчиків, відведених для організації та провадження діяльності із забезпечення паркування транспортних засобів на території м. Харкова (Рішення 33 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 26.02.2020 р. №2001/20 «Про внесення змін до рішення 11 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 22.02.2017 № 542/17 «Про місцеві податки і збори у місті Харкові») Додаток № 3 (2020). Вилучено з <https://www.city.kharkov.ua/uk/document/rishennya-11-sesii-kharkivskoi-miskoi-radi-7-sklikannya-vid-22022017-54217-pro-mistsevi-podatki-i-zbori-u-misti-kharkovi-50799.html>.
3. Про затвердження Правил паркування транспортних засобів (Постанова КМУ) № 1342 (2009). Вилучено з <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1342-2009-%D0%BF>.
4. Пропозиції до Стратегії розвитку м. Харкова. Транспорт та інфраструктура (2016). Вилучено з <http://tur.org.ua/news/propoziciyi-do-strategiyi-rozvitku-mharkova-transport-ta-infrastruktura/>.
5. Публічні закупівлі (2020). Вилучено з <https://prozorro.gov.ua/>.
6. Мінфін. Ставки, індекси, тарифи (2020). Вилучено з <https://index.minfin.com.ua/>.

DOI 10.36074/22.05.2020.v1.03

ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ

П'ята Леонід Вікторович
аспірант

Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки», Україна

Поняття «інвестиційний проект» ввійшло в лексикон вітчизняних вчених-економістів з набуттям незалежності і початком переходу до ринкових умов ведення господарства.

Відповідно до Закону України про інвестиційну діяльність, «інвестиційний проект - це комплекс заходів (організаційно-правових, управлінських, аналітичних, фінансових та інженерно-технічних), визначених на основі національної системи цінностей і завдань інноваційного розвитку національної економіки та спрямованих на розвиток окремих галузей, секторів економіки, виробництва, регіонів, виконання яких здійснюється суб'єктами інвестиційної діяльності з використанням цінностей відповідно до положень цього Закону.

Інвестиційний проект оформлюється у вигляді планово-розрахункових документів, необхідних та достатніх для обґрунтування інвестування, організації та управління роботами з реалізації проекту в межах визначених вартості та терміну його реалізації» [1].

Щукін Б.М. стверджує, що «інвестиційний проект – комплекс заходів, що здійснюється інвестором з метою реалізації свого плану нарощування капіталу.

Інвестиційний проект – це спеціальним способом підготовлена документація, що містить максимально повний опис і обґрунтування всіх можливостей майбутнього інвестування» [2].

Дука А.П. зазначає: «інвестиційний проект – це система організаційно-правових та розрахунково-фінансових документів, які визначають систему взаємопов'язаних у часі та просторі та узгоджених з ресурсами організаційних заходів і дій, спрямованих на розвиток підприємства» [3].