

УДК 658.8

DOI: 10.31359/2312-3427-2019-4-2-95

Ю.Є. Барабанова, аспірант
Національний університет кораблебудування імені адмірала
Макарова

СУЧАСНИЙ СТАН ЛОГІСТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ УКРАЇНИ: МІЖРЕГІОНАЛЬНІ АСИМЕТРІЇ

Актуальність дослідження питання оцінки ефективності логістичного менеджменту на всіх рівнях обумовлена поступовою переорієнтацією зовнішньоторговельних зв'язків у напрямку інтеграції національної економіки до Європейського середовища. Досліджено показники розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та показники ефективності автотранспортних підприємств у розрізі областей України. Визначено нормовані та комплексні показники ефективності функціонування транспортно-логістичних підприємств у регіонах України. Доведено, що існують значні асиметрії регіонального розвитку автотранспортних підприємств у контексті ефективності та продуктивності їх функціонування.

Ключові слова: національна економіка, регіональна економіка, логістичний менеджмент, ефективність функціонування

Постановка проблеми. В сучасних умовах, що характеризуються поступовою структурною перебудовою світового господарства внаслідок зміни балансу між економічними центрами виробництва і торгівлі, зростанням ролі інтеграційних угруповань, інтенсивним розвитком нових технологій у сфері логістики Україна з її унікальним географічним положенням потенційно може стати одним з найбільш конкурентоспроможних транзитних коридорів. Це дало б змогу отримувати додаткові економічні переваги від міжнародної торгівлі та глобалізації міжнародної кооперації, що, у свою чергу, стало б потужним імпульсом розвитку національної економіки.

Нажаль, недостатньо продумана транспортно-логістична стратегія, зростання міжрегіональних диспропорцій розвитку транспортно-логістичного забезпечення та неефективний менеджмент на всіх рівнях зумовили поступове зниження конкурентних переваг у цій сфері, втрату

іміджу країни як транзитної держави та неефективне використання наявного транспортно-логістичного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання логістичного менеджменту є предметом дослідження багатьох відомих., серед яких Позанська І.В. [1], Брагінський В.В. [3], Іртищева І.О., Стегней М.І та Завгородній І.М. [4] та багато інших вітчизняних науковців. На сьогодні розроблено ряд теоретико-методичних положень, що дозволяють визначати ефективність та продуктивність логістичного менеджменту. Водночас, сучасні умови глобалізації міжнародної кооперації потребують дослідження ефективності використання логістичного менеджменту у контексті забезпечення економічного зростання в умовах економічної нестабільності.

Формулювання цілей статті. Метою статті є здійснення економічної оцінки сучасного стану міжрегіональних асиметрій логістичного менеджменту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливими умовами розвитку та ефективного використання транспортно-логістичного потенціалу України є розробка ефективної системи логістичного менеджменту на трьох рівнях:

- макrorівень передбачає розроблення єдиної державної концепції та стратегії розвитку транспортно-логістичного потенціалу, що охоплюватиме всі регіони та галузі транспортних послуг, інфраструктуру, механізми інвестиційного забезпечення та розвитку наукових досліджень в цій сфері;

- регіональний рівень – формування комплексної програми розвитку транспортно-логістичного потенціалу із врахуванням виробничих характеристик, стану інфраструктури та географічного положення для усунення міжрегіональних асиметрій, формування міжгалузевих й міжрегіональних транспортних кластерів і вузлів, що створюватиме єдину конкурентоспроможну транспортно-логістичну систему, здатну інтегруватися до Європейської та світової мережі транзитних, логістичних та експедиційних послуг.

- макrorівень – організація ефективного менеджменту логістичних та транспортних підприємств, що забезпечуватиме виконання всіх функцій, що надаються споживачам на високому рівні й передбачає ефективне планування, організацію надання транспортно-логістичних послуг, належний рівень сервісу, впровадження інноваційних технологій та гарантування надійності і вчасного переміщення вантажів.

Органічне поєднання наведених рівнів у часі і просторі створює єдину транспортно-логістичну систему, рівень конкурентоспроможності якої на зовнішньому ринку залежить від кожного з названих елементів.

Погоджуємося з думкою Позанської І.В., що в сучасних умовах «все більшого значення надається якості транспортних послуг, створенню нових об'єктів інфраструктури, або модернізації старих, синхронізації та гармонізації національних норм до міжнародних стандартів з метою мінімізації часових витрат на всебічні формальності, розробці нової сітки транспортних коридорів з урахуванням майбутніх потреб у перевезеннях та усуненню «вузьких місць», які перешкоджають нормальному функціонуванню ринку» [1, с. 99].

Одним з факторів забезпечення ефективності перевезень є зменшення до мінімуму регіональних асиметрій щодо стану транспортно-логістичної інфраструктури, наявності транспортних засобів та сервісного обслуговування.

Для визначення рівня міжрегіональних асиметрій розвитку транспортно-логістичних послуг, а також виявлення слабких ланок транспортно-логістичного забезпечення у регіонах доцільно провести порівняльний аналіз. Результати аналізу можуть бути враховані у процесі розробки та реалізації стратегії розвитку національної транспортно-логістичної системи та створення передумов для удосконалення системи мультимодальних перевезень, оптимізації регіональних та міжрегіональних транспортно-логістичних зв'язків, адаптації менеджменту транспортних підприємств на основі визначення найбільш оптимальних маршрутів.

Основними суб'єктами ринку транспортно-логістичних перевезень є насамперед вітчизняні та міжнародні транспортно-логістичні компанії та підприємства, що користуються їх послугами або мають у своєму складі власні транспортні підрозділи. Однією з важливих функцій менеджменту даних підприємств є насамперед планування діяльності, якість якого залежить від наявності якісної та достовірної інформації щодо стану транспортної інфраструктури в регіонах, ефективності функціонування різних видів транспорту, сервісного обслуговування, організації роботи, зв'язку та рівня застосування інформаційних технологій тощо.

Для виявлення міжрегіональних асиметрій розвитку транспортно-логістичного менеджменту доцільно провести порівняльний аналіз основних показників, що характеризують рівень розвитку транспортної інфраструктури у регіонах та ефективність функціонування підприємств

транспортної галузі. З цією метою запропоновано ряд коефіцієнтів, що характеризують дані групи показників:

1) Показники рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури (X):

- щільність автомобільних доріг загального користування, км. на 1 тис. км² ;
- питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям, %;
- щільність залізничних колій, км. на 1 тис. км²;
- щільність автозаправних станцій, одиниць на 10 км доріг.

Використовуючи дані державної служби статистики України розраховано показники рівня транспортно-логістичної інфраструктури у регіонах України станом за 2016-2018 рр. Результати розрахунків наведено у табл. 1.

Як показали результати розрахунків, у регіонах спостерігаються незначні диспропорції інфраструктурного забезпечення функціонування транспортно-логістичної галузі. За щільністю автомобільних доріг з твердим покриттям лідирує Львівська область (385 км. на 1 тис. км²), за щільністю залізничних колій – Донецька (59 км. на 1 тис. км² території).

Порівнюючи з середньоєвропейськими показниками, щільність автошляхів в регіонах України є суттєво нижчою. Для прикладу в Німеччині щільність автошляхів у середньому по країні складає 2000 км. на 1 тис. км² території, Франції - 1460 км. на 1 тис. км² території, Польщі – 1150. Що стосується щільності залізничних колій, Україна також відстає від більшості Європейських країн. Зокрема, середня щільність залізничного полотна в по Україні 32 км на 1 км² територій, в той час у Словаччині це показник складає 74 км. на 1 тис. км² території, Польщі – 61, Австрії – 66. Звичайно, набагато вищою є також якість дорожнього покриття а також організація планування дорожньої мережі.

Найбільша концентрація СТО та автозаправочних станцій у розрахунку на 10 км. автошляхів у Луганській області, а найнижча в Закарпатській. В цілому, у відсотковому відношенні найбільший розрив (78%) між максимальним та мінімальним значенням розвитку транспортно-логістичної інфраструктури (78%) за показниками концентрації автозаправочних станцій а також щільністю залізничних колій (72%).

2) Показники продуктивності та ефективності роботи транспортних систем у регіонах:

- кількість перевезених вантажів у розрахунку на одно автотранспортне підприємство в регіоні, тис. тонн/ один.;

1. Показники розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у розрізі областей України за 2016-2018 рр.

Області України	Щільність автомобільних доріг, км/тис.км ² (x ₁)	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами (x ₂)	Щільність залізничних колій загального користування, км на 1 тис.км ² території (x ₃)	Щільність автозаправних станцій та СТО у розрахунку на 10 км. Доріг (x ₄)
Вінницька	358	94,3	41	3,2
Волинська	308	93,6	30	3,5
Дніпропетровська	288	99,9	49	2,2
Донецька	305	99,2	59	3,5
Житомирська	288	97,5	34	3,4
Закарпатська	266	99,7	47	1,3
Запорізька	258	97,6	36	2,2
Івано–Франківська	295	100	36	2,3
Київська	309	99,8	28	1,8
Кіровоградська	256	98,5	36	3,2
Луганська	165	99,2	41	6,2
Львівська	385	97,9	58	2,2
Миколаївська	195	99,7	29	1,9
Одеська	249	97,3	31	1,9
Полтавська	310	99,9	30	3,0
Рівненська	259	98,6	29	3,0
Сумська	302	93,1	30	4,6
Тернопільська	362	99,5	41	2,6
Харківська	309	97,5	48	2,0
Херсонська	176	99,3	16	2,3
Хмельницька	349	99,3	36	3,3
Черкаська	292	97,2	28	2,4
Чернівецька	358	99,8	51	1,7
Чернігівська	242	93,7	27	3,8

Джерело: [2]

- вантажооборот автотранспортних підприємств у регіоні, млн.т./км.
- продуктивність роботи працівників транспортно-логістичної системи регіону, що визначається як обсяг наданих транспортно-логістичних послуг у розрахунку на одного працюючого в регіоні;
- рентабельність роботи підприємств транспортно-логістичної галузі регіону, %.

2. Показники ефективності автотранспортних підприємств у регіонах України за 2016-2018 рр.

Області України	Продуктивність автотранспортних підприємств, тис. т./од. (у ₁)	Вантажообіг автотранспортних підприємств, млн т/км. (у ₂)	Продуктивність праці в галузі, тис. грн (у ₃)	Рентабельність операційної діяльності автотранспортних підприємств, %, (у ₄)
Вінницька	8,9	512,5	3488,8	5,5
Волинська	8,7	1075,0	7578,6	6,2
Дніпропетровська	8,0	1891,3	10163,0	7,8
Донецька	14,8	279,2	6839,8	3,8
Житомирська	16,7	391,6	2317,9	-2,5
Закарпатська	2,5	917,4	2016,4	1,9
Запорізька	4,4	620,5	7768,0	3,2
Івано–Франківська	10,5	701,2	3427,3	0,1
Київська	3,0	1320,4	6427,1	14,8
Кіровоградська	38,2	727,5	3430,4	3,4
Луганська	0,5	107,4	2318,1	0,3
Львівська	7,6	2657,7	4137,3	3,1
Миколаївська	4,0	691,8	4483,6	18,6
Одеська	2,1	1691,3	3123,8	13,3
Полтавська	3,3	683,0	7008,4	4,7
Рівненська	3,2	1012,3	2337,2	6,3
Сумська	2,6	213,7	3221,7	0,4
Тернопільська	14,3	525,8	3005,2	1,7
Харківська	7,9	2377,3	4593,2	0,7
Херсонська	2,9	364,6	2882,1	-0,5
Хмельницька	12,7	656,2	3653,7	4,6
Черкаська	4,8	376,7	5178,5	2,5
Чернівецька	4,3	255,4	1680,9	-0,9
Чернігівська	1,5	526,9	4894,6	4,3

Джерело: розраховано автором за даними [2]

На основі даних державної служби статистики, розраховано показники ефективності роботи автотранспортної галузі у регіонах. Результати розрахунків наведено у табл. 2.

Проведений аналіз показав значні міжрегіональні асиметрії щодо розвитку автотранспортної галузі в Україні. Зокрема, відстань між максимальним і мінімальним значення показників між регіонами складає понад 90 %. Лідируючі показники за рівнем продуктивності (38,2 тис.т у розрахунку на одне автотранспортне підприємство) автотранспортних підприємств займає Кіровоградська область.

Проте, такий показник зумовлений насамперед меншою кількістю підприємств галузі порівняно з іншими регіонами. Найнижчі показники продуктивності як автотранспортних підприємств, так і вантажообороту автотранспортних підприємств спостерігаються у Луганській області, що пов'язано насамперед з окупацією частини її територій, а з іншого – порушенням міжгалузевих та торговельних зв'язків з Росією.

Що стосується ефективності роботи автотранспортних підприємств, то найбільш рентабельними є підприємства Миколаївської (18%), Київської (14%) та Одеської (13%) областей, що пов'язано насамперед з високими показниками ділової активності через наявність важливих транспортних вузлів а також вищим за середні показники по Україні вантажообігом. В окремих регіонах, серед яких Житомирська, Херсонська та Чернівецька області операційна рентабельність автотранспортних підприємств була від'ємною.

Важливим етапом оцінки міжрегіональних асиметрій розвитку транспортно-логістичних систем є визначення нормованих коефіцієнтів обраних індикаторів, що комплексно характеризуватимуть стан транспортно-логістичної інфраструктури та ефективність розвитку транспортно-логістичних підприємств у регіонах порівняно з значенням середньої відстані між максимальним та мінімальним показником по Україні. З цією метою нами запропоновано формулу середньої зваженої, що дозволить провести комплексний аналіз а також визначити рейтинг регіонів за цими показниками.

Згідно запропонованого методичного підходу процес визначення ефективні інфраструктурного забезпечення та функціонування підприємств транспортно-логістичної інфраструктури здійснюється у такі етапи:

1) Нормування показників:

$$N_{P_{i,r}} = \frac{P_{i,r}}{P_{i,max}} \times 100 \quad (1)$$

де, $N_{P_{i_r}}$ - нормований i -вий показник розвитку транспортно-логістичних підприємств регіону, що показує рівень розвитку регіону за даним показником відносно максимального значення досягнутого у регіонах у відсотках;

P_{i_r} - i -вий показник розвитку транспортно-логістичних підприємств регіону;

P_{imax} - максимальне значення показника, досягнуте у регіонах.

2) Визначення комплексних показників за напрямками: інфраструктурне забезпечення транспортно-логістичного потенціалу (X) та ефективність функціонування транспортно-логістичних підприємств у регіоні (Y) використанням формули:

$$X (Y) = \sum N_{P_{i_r}} \times 0,25 \quad (2)$$

3) Визначення інтегрального показника транспортно-логістичного забезпечення регіону:

$$I_r = 0.5X + 0.5Y \quad (3)$$

Використовуючи дані табл. 1 та формули 1-2, проведено розрахунок нормованих та комплексних показників інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичної діяльності у регіонах України, що відображають ступінь відповідності стану інфраструктури еталонному значенню у відсотках. Результати розрахунків наведено у табл. 3.

Результати розрахунків показали незначні відхилення комплексного показника інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичної діяльності від еталонного значення. Найвищий рівень наближеності зважених показників до еталону (понад 80%) у Львівській та Донецькій областях. В інших регіонах комплексне відхилення складає 60-70%, окрім Херсонської області (52%). Отже, попри наявність асиметрій територіального розподілу одиничних показників, комплексні показники інфраструктурного забезпечення за рахунок прояву тих чи інших переваг у регіонах не демонструють суттєвих асиметрій. Використовуючи дані таблиці 2, проведено розрахунок нормованих та комплексних показників ефективності функціонування транспортно-логістичних підприємств у регіонах України. Результати розрахунків наведено у табл. 4.

Проведені розрахунки показали значні асиметрії регіонального розвитку автотранспортних підприємств у контексті ефективності та продуктивності їх функціонування. Попри високі значення окремих одиничних показників, комплексне значення ефективності розвитку транспортно-логістичних підприємств є достатньо низьким і демонструє

значні міжрегіональні асиметрії. Найбільш високі показники у 2018 році (40-58%) спостерігаються у Дніпропетровській, Київській, Одеській, Миколаївській та Харківській областях, тобто у регіонах в яких сконцентровано важливі транспортні вузли та розвинені різні види транспорту.

3. Нормовані та комплексні показники інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичної діяльності у регіонах України

Області	x1	x2	x3	x4	X
Вінницька	93,0	94,3	69,5	51,6	77,1
Волинська	80,0	93,6	50,8	56,5	70,2
Дніпропетровська	74,8	99,9	83,1	35,5	73,3
Донецька	79,2	99,2	100,0	56,5	83,7
Житомирська	74,8	97,5	57,6	54,8	71,2
Закарпатська	69,1	99,7	79,7	21,0	67,4
Запорізька	67,0	97,6	61,0	35,5	65,3
Івано–Франківська	76,6	100,0	61,0	37,1	68,7
Київська	80,3	99,8	47,5	29,0	64,1
Кіровоградська	66,5	98,5	61,0	51,6	69,4
Луганська	42,9	99,2	69,5	100,0	77,9
Львівська	100,0	97,9	98,3	35,5	82,9
Миколаївська	50,6	99,7	49,2	30,6	57,5
Одеська	64,7	97,3	52,5	30,6	61,3
Полтавська	80,5	99,9	50,8	48,4	69,9
Рівненська	67,3	98,6	49,2	48,4	65,9
Сумська	78,4	93,1	50,8	74,2	74,1
Тернопільська	94,0	99,5	69,5	41,9	76,2
Харківська	80,3	97,5	81,4	32,3	72,8
Херсонська	45,7	99,3	27,1	37,1	52,3
Хмельницька	90,6	99,3	61,0	53,2	76,0
Черкаська	75,8	97,2	47,5	38,7	64,8
Чернівецька	93,0	99,8	86,4	27,4	76,7
Чернігівська	62,9	93,7	45,8	61,3	65,9

4. Нормовані та комплексні показники ефективності функціонування транспортно-логістичних підприємств у регіонах України

Області	x1	x2	x3	x4	X
Вінницька	23,30	19,28	34,33	29,57	26,62
Волинська	22,77	40,45	74,57	33,33	42,78
Дніпропетровська	20,94	71,16	100,00	41,94	58,51
Донецька	38,74	10,51	67,30	20,43	34,24
Житомирська	43,72	14,73	22,81	-13,44	16,95
Закарпатська	6,54	34,52	19,84	10,22	17,78
Запорізька	11,52	23,35	76,43	17,20	32,13
Івано-Франківська	27,49	26,38	33,72	0,54	22,03
Київська	7,85	49,68	63,24	79,57	50,09
Кіровоградська	100,00	27,37	33,75	18,28	44,85
Луганська	1,31	4,04	22,81	1,61	7,44
Львівська	19,90	100,00	40,71	16,67	44,32
Миколаївська	10,47	26,03	44,12	100,00	45,15
Одеська	5,50	63,64	30,74	71,51	42,84
Полтавська	8,64	25,70	68,96	25,27	32,14
Рівненська	8,38	38,09	23,00	33,87	25,83
Сумська	6,81	8,04	31,70	2,15	12,17
Тернопільська	37,43	19,78	29,57	9,14	23,98
Харківська	20,68	89,45	45,20	3,76	49,77
Херсонська	7,59	13,72	28,36	-2,69	11,75
Хмельницька	33,25	24,69	35,95	24,73	29,65
Черкаська	12,57	14,17	50,95	13,44	22,78
Чернівецька	11,26	9,61	16,54	-4,84	8,14
Чернігівська	3,93	19,83	48,16	23,12	23,76

Висновки. Отже, показники ефективності роботи автотранспортних та логістичних підприємств залежать від зовнішніх і внутрішніх факторів. До зовнішніх належить насамперед розташування підприємства по відношенню до потенційних споживачів, стан транспортної інфраструктури, рівень економічного розвитку в країні. До внутрішніх факторів слід віднести перш за все ефективність здійснення функцій планування, організації послуг, мотивації працівників та контролю. Тому, удосконалення функцій а структур логістичного менеджменту на вітчизняних підприємствах є однією з важливих завдань, що дозволить

підвищити рентабельність транспортно-логістичної галузі та її конкурентоспроможність на міжнародному ринку перевезень.

Бібліографічний список.

1. Позанська І.В. Оцінка передумов та факторів виникнення асиметрії світових ринків транспортних послуг/ І.В. Позанська//Економічні інновації.-2015.- Випуск № 60 .- Книга II.- С.96-109

2. Транспорт і зв'язок України:статистичний збірник/ Державна служба статистики України, 2018 рік

3. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транспортно-логістичного потенціалу України/ В.В. Брагінський// Державне управління: теорія і практика. — 2011. — № 2 [Електронний ресурс].

4. Стегней, М. І. Систематизація факторів формування та резервів підвищення рівня інвестиційної привабливості підприємства / М. І. Стегней, О. І. Єгорова, С. Г. Арнгольд // Глобальні та національні проблеми економіки : електронне наукове видання. – 2015. – Випуск 6. – С.495-497.

5. Стегней М.І., Іртищева І.О., Михайлов М.С. Методичні підходи до оцінки рівня інноваційного розвитку регіону. Економіка і суспільство. – Вип. 16. – 2018. – С. 586-593.

6. Irtysheva, I. Innovative approaches to estimation of logistic potential and the purpose of logistic regional outsourcing development / I. Irtysheva, M. Stehnei, K. Zavhorodnij // Baltic Journal of Economic Studies : the scientific journal. – Riga, 2018. – Vol. 4. No.2. – P.86-92.

7. Рябуха М.С. Вплив інвестиційної діяльності на поліпшення інноваційного клімату в сільському господарстві / М.С. Рябуха // Вісник ХНАУ. № 5 / Харк. нац. аграр. ун-т. -Харків. - 2009. С.258-267.

8. Пономарьова М.С. Мотивація та матеріальне стимулювання праці як джерела розвитку і реалізації інноваційної стратегії підприємства / М.С. Пономарьова // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія: «економіка, аграрний менеджмент, бізнес». - К.: ВЦ НУБіП України, 2011. Вип. 168, ч. 3. С 184 - 188. - 268 с.

Ю.Е. Барабанова. Современное состояние логистического менеджмента Украины: межрегиональные асимметрии. Актуальность исследования вопроса оценки эффективности логистического менеджмента на всех уровнях обусловлена постепенной переориентацией

внешнеторговых связей в направлении интеграции национальной экономики в Европейский среды. Исследована показатели развития транспортно-логистической инфраструктуры и показатели эффективности автотранспортных предприятий в разрезе областей Украины. Определены нормированные и комплексные показатели эффективности функционирования транспортно-логистических предприятий в регионах Украины. Доказано, что существуют значительные асимметрии регионального развития автотранспортных предприятий в контексте эффективности и производительности их функционирования.

Ключевые слова: национальная экономика, региональная экономика, логистический менеджмент, эффективность функционирования

Yu.E. Varabanova. The current state of logistics management in Ukraine: inter-regional asymmetries. The urgency of research into the issue of evaluating the effectiveness of logistics management at all levels is due to the gradual reorientation of foreign trade relations towards integration of the national economy into the European environment. The indicators of development of transport-logistical infrastructure and efficiency indicators of motor transport enterprises in the section of regions of Ukraine are investigated. Normalized and complex indicators of efficiency of functioning of transport and logistic enterprises in the regions of Ukraine are determined. It has been proved that there are significant asymmetries in the regional development of motor transport enterprises in the context of the efficiency and productivity of their operation. The calculations showed significant asymmetries in the regional development of trucking companies in the context of the efficiency and productivity of their operation. Despite the high values of individual unit indicators, the complex value of the efficiency of transport and logistics enterprises development is rather low and shows considerable inter-regional asymmetries. The highest rates in 2018 (40-58%) are observed in Dnipropetrovsk, Kyiv, Odesa, Mykolaiv and Kharkiv regions, in regions where important transport hubs are concentrated and various modes of transport are developed. Therefore, performance indicators for road transport and logistics companies depend on external and internal factors. External ones include, first of all, the location of the enterprise in relation to potential consumers, the state of transport infrastructure, the level of economic development in the country. Internal factors include, first of all, the effectiveness of planning, service organization, employee motivation and control functions.

Keywords: national economy, regional economy, logistic management, functioning efficiency

Стаття надійшла до редакції: 21.09.2019 р.