

ресурсів і закінчуючи фундаментальним структурним дисбалансом — утворюють замкнене коло, де одна перешкоджає розв'язанню іншої. Для їхнього подолання необхідний всебічний, комплексний підхід, який включатиме реформи регулювання, стимулювання конкуренції та залучення іноземних інвестицій. Лише так можна закласти міцний фундамент для стійкого, динамічного зростання сектору страхування водного транспорту, сприяючи загальній стабільності національної логістики та економіки.

Список використаних джерел:

1. Інформація про водний транспорт України. *Міністерство інфраструктури України*. URL: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> (дата звернення: 13.11.2025).
2. Review of Maritime Transport 2019. *UN Trade and Development (UNCTAD)*. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2019> (дата звернення: 13.11.2025).
3. Кнейслер О., Король С., Спасів Н. Прагматизм управління фінансовою стійкістю страхових компаній в Україні. *Світ фінансів*. 2023. № 3 (72). С. 99–110. DOI: 10.35774/SF2022.03.099 (дата звернення: 14.11.2025).

УДК 336.6:658.7

Рубель О. Ф.

*аспірант PhD, ОНП 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана*

ВИКОРИСТАННЯ ФІНАНСОВО-ЛОГІСТИЧНИХ ХАБІВ ДЛЯ ПОСИЛЕННЯ СТІЙКОСТІ ГРОШОВИХ ПОТОКІВ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

У сучасних умовах військової агресії та суттєвої трансформації логістичних маршрутів, українські торговельні підприємства, особливо ті, що спеціалізуються

на імпорті промислових комплектуючих, зіткнулися з критичним зростанням операційних та фінансових ризиків. Зміна безпекового середовища призвела до ускладнення, подорожчання та уповільнення традиційних ланцюгів постачання, що безпосередньо загрожує ритмічності грошових потоків та фінансовій стійкості. Гостра необхідність у забезпеченні безперервності імпортних операцій та мінімізації валютних і логістичних витрат стимулює вітчизняний корпоративний сектор до пошуку новітніх, адаптивних інструментів фінансування та управління ланцюгами постачання. Таким інструментом стає створення фінансово-логістичних хабів (ФЛХ) у сусідніх країнах ЄС, що слугують буфером між іноземними постачальниками та внутрішнім українським ринком.

Фінансово-логістичний хаб — це структурований формат діяльності дочірньої (або партнерської) компанії, яка виконує одночасно три функції:

1. логістичну
2. фінансову
3. митно-документальну

Починаючи з 2022 року, спостерігається помітне зростання кількості українських підприємств, які реєструють компанії у Польщі або працюють через локальних логістичних партнерів. Такий підхід дозволяє перенести фінансовий центр зовнішньоекономічної діяльності за межі України та забезпечити більшу гнучкість у розрахунках з постачальниками.

Консолідувати на рахунках європейської компанії певний обсяг оборотного капіталу в валюті дозволяє українському підприємству істотно підвищити швидкість та гнучкість розрахунків з іноземними постачальниками. Це усуває ризики, пов'язані з конвертацією, міжбанківськими затримками та посиленням фінансовим моніторингом, характерними для прямих транзакцій з України.

ФЛХ дає змогу контролювати логістичні витрати через доступ до ширшого спектру безпечних та пільгових транспортних рішень: морське, авіаційне та автоперевезення міжнародних логістичних компаній.

Оптимізувати транспортні тарифи досягається завдяки консолідації дрібних партій в один великий вантаж, що забезпечує значно нижчі ставки на одиницю ваги порівняно з індивідуальною доставкою кожного вантажу безпосередньо в Україну.

Мінімізувати митні платежі та прискорити проходження кордону дозволяє завчасне та грамотне формування повного пакету документів у ФЛХ, включно із зазначенням пільгових митних кодів, що відповідають чинним преференціям ЄС-Україна. Це сприяє не лише економії коштів, а й значному скороченню часу від моменту готовності товару до його надходження на склад в Україні, що є ключовим показником ефективності управління грошовими потоками.

Впровадження моделі ФЛХ дозволяє використовувати хаб як інструмент корпоративного фінансування, з наступними перевагами:

- відсутність затримок, пов'язаних із міжнародними платежами з українських банків;
- можливість використання короткострокового фінансування (trade finance, кредитні лінії від локальних банків);
- участь у програмах відстрочки платежу від європейських виробників.

Внаслідок цього українське підприємство зменшує потребу у власному капіталі для імпортних операцій. Це є альтернативою банківським кредитам, що особливо актуально у період високих ставок в Україні.

Структурно, порівняльна перевага використання ФЛХ буде виглядати наступним чином:

Етап	Традиційна модель	Модель з хабом
Оплата постачальнику	3-7 днів, банківський комплаєнс	1 день, оплата локальним рахунком
Формування партії	не має консолідації	консолідація від різних постачальників
Доставка	дорожче, без знижок	знижки на фрахт через обсяг
Документи	виробник оформляє	хаб оформляє завчасно

Відзначити необхідно й стратегічний аспект: створення ФЛХ формує для українських торговельних підприємств опцію майбутньої експансії на європейські ринки. Юридична та логістична інфраструктура, створена для імпорту, може бути легко трансформована для експортних операцій або внутрішньої торгівлі в ЄС, що відкриває нові, довгострокові джерела генерації валютних грошових потоків та диверсифікує бізнес-ризик. ФЛХ виступає не лише тактичним інструментом, а й стратегічною платформою для європейської інтеграції корпоративного сектору України.

Отже ФЛХ — це інструмент оптимізації грошових потоків і альтернативне джерело корпоративного фінансування. Використання хабів у Польщі та інших країнах ЄС дозволяє українським торгівельним компаніям:

- прискорювати оборот капіталу;
- зменшувати логістичні витрати за рахунок консолідації вантажів;
- знижувати ризики міжнародних платежів;
- акумулювати оборотні кошти у стабільній фінансовій юрисдикції;
- виходити на європейські ринки збуту без додаткових інвестицій.

Таким чином, фінансово-логістичні хаби стають важливим інструментом формування стійкості торговельних підприємств України в умовах геополітичної турбулентності.

Список використаних джерел:

1. Кустріч Л. О. Управління фінансовими потоками в логістичних системах у посткризовий період. *Економіка та суспільство*. Вип. 45. 2022.
2. Мельникова К. В. Фінансові потоки в логістичних системах: конспект лекцій для студентів спеціальності 8.03060107 "Логістика": [Електронне видання]. Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. 104 с..
3. Рєпіна І. М., Гончар А. В. Управління бізнес-процесами підприємства за принципами інформаційного менеджменту. *Підприємництво і маркетинг у*

формуванні національної безпеки за умов сучасних глобальних викликів: тези доповідей Економічного науково-практичного форуму (1–3 груд. 2022 р., м. Хмельницький). Хмельницький: ХНУ, 2022. 410 с.

УДК 336.64: 658.15(477)

Гайдай П.І.,
здобувач вищої освіти магістерського рівня
ОПП «Фінансовий менеджмент і контролінг»,
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана
Науковий керівник: Куліш Г.П.,
к.е.н., доцент, професор кафедри корпоративних фінансів і контролінгу,
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана

ВІДНОВЛЕННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЛАТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПОВОЄННОГО СТАНУ

Платоспроможність підприємства є одним із ключових показників його фінансової стійкості та ефективності господарської діяльності. Саме вона відображає здатність суб'єкта господарювання своєчасно й у повному обсязі виконувати свої фінансові зобов'язання, що особливо важливо в умовах економічної нестабільності та наслідків воєнних дій.

В умовах повоєнного відновлення економіки України проблема забезпечення платоспроможності підприємств набуває особливої ваги. Значна частина підприємств зазнала руйнувань виробничої інфраструктури, втрати ринків збуту, порушення логістичних ланцюгів. Тому питання відновлення платоспроможності підприємств повоєнного стану набуває особливого значення як складова антикризового управління корпоративними фінансами.

Крім того, за даними Державної служби статистики України, у 2023 році понад третина великих і середніх підприємств завершили діяльність із збитками [1].