

**Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів**

**Рада молодих вчених
Університету митної справи та фінансів**



**«ІННОВАЦІЙНІ РІШЕННЯ В ЕКОНОМІЦІ,
БІЗНЕСІ, СУСПІЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЯХ
ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИНАХ»**

**МАТЕРІАЛИ ІV МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ**

26 квітня 2024 р.

Дніпро

**Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів**

**Рада молодих вчених
Університету митної справи та фінансів**

**«ІННОВАЦІЙНІ РІШЕННЯ В ЕКОНОМІЦІ,
БІЗНЕСІ, СУСПІЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЯХ
ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИНАХ»**

**МАТЕРІАЛИ ІV МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ**

26 квітня 2024 р.

Дніпро

УДК 005.591.6:33:316.77:327

Організатори конференції: Міністерство освіти і науки України,
Університет митної справи та фінансів,
Рада молодих вчених
Університету митної справи та фінансів

Склад редакційної групи: Бочаров Д. О., Ченцов В. В.,
Приймаченко Д. В., Даценко В. В.,
Бондаревська К. В., Горященко Ю. Г.,
Григораш О. В., Дерев'янка Т. П.,
Дронова Т. С., Марценюк О. О.,
Рождественська І. Є., Шуляк С. В.

Інноваційні рішення в економіці, бізнесі, суспільних комунікаціях та міжнародних відносинах : матеріали IV Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2024. – 429 с.

ISBN 978-966-328-220-6

Матеріали IV Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, які включені до збірника, присвячено актуальним питанням міжнародних відносин в умовах глобальної нестабільності; соціально-економічним інноваціям як факторові сталого розвитку економіки; сучасним трендам і перспективам розвитку підприємництва й торгівлі; маркетинговим інноваціям в умовах сучасних викликів; сучасній філології та комунікаційним технологіям.

Призначено для науковців, викладачів, фахівців-практиків, аспірантів і студентів.

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ ДРУКУЮТЬСЯ МЕТОДОМ ПРЯМОГО
ВІДТВОРЕННЯ ТЕКСТУ, ПОДАНОГО АВТОРАМИ,
ЯКІ НЕСУТЬ ПОВНУ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
ЗА ЙОГО ФОРМУ І ЗМІСТ**

ISBN 978-966-328-220-6 © Колектив авторів, 2024
© Університет митної справи та фінансів, 2024

Сичова О.Є., Каражбей Д.Р. Стратегія виходу підприємства на зовнішні ринки	279
Солошенко М.О., Носова Т.І. Використання інформаційних технологій для банківської безпеки	281
Ткаченко Я.В. Теоретичні аспекти впровадження контролінгу на підприємстві	283
Тройнікова О.М. Стан і перспективи розвитку перевезень продукції аграрних підприємств	285
Черніков Д.О., Горуля М.М. Транспортна логістика в умовах воєнного стану: проблеми і перспективи	287
Шаранов Р.С., Ватченко О.Б. Проблеми розвитку транспортної галузі України	288
Шукліна В.В., Фіц В.О. Роль системи талант-менеджменту в HR-управлінні туристичного підприємства	290
Щитов Д.М., Мормуль М.Ф., Щитов О.М. Класифікація платіжних систем в електронній комерції	292
Ярощук В.О., Піхняк Т.А. Оцінка інвестиційних ризиків підприємства та методи їх мінімізації	294

Секція 5. Маркетингові інновації в умовах сучасних викликів

Grabchuk A., Khurdey V.D. Shoppable: contextual commerce strategy	297
Kanstantsiuk V., Pavlovska I. Strategies for forming a personal brand of politicians in the media	299
Kyrylko N.M. Marketing solutions in the conditions of modern challenges	302
Аксюк Ю.С. Торгівля ЄС високотехнологічною продукцією	304
Бабич А.В. Сучасний стан і тенденції розвитку світового ринку послуг	306
Бакай Ю.В., Даценко В.В. Роль рекламного продукту в просуванні бізнесу	308
Батрак Т.С., Міщенко Д.А. Етичні проблеми ціноутворення	310
Біловодська О.А. Тенденції управління репутацією компанії в цифровому середовищі	312
Білуха М.А. Управління репутацією компанії як чинник успішної дистрибуції інновацій у цифровому середовищі	314
Бойчук І.В. Інновації в маркетингу підприємств на b2b ринку в умовах невизначеності	316
Брежнєва В.О. Значення та роль storytelling в сучасному бізнесі в Україні	319
Гамзіна О.Я., Хурдей В.Д. Штучний інтелект як маркетинговий інструмент	321
Гіржева О.М. Маркетингові інновації в системі управління діяльністю підприємств	324
Гладун Ю.І., Корюгін А.В. Особливості реклами банківських послуг	326

Отже, основним завданням сучасних систем управління та контролінгу є формування управлінських прийомів, які включають інновації як елемент управлінського циклу. Вирішення цієї проблеми вимагає виявлення «опорних точок» системи управління підприємством, розробки послідовності переходу організації від моменту впровадження інновації до нового рівня діяльності та розробки спеціального набору показників для визначення ефективності діяльності. Використання нововведення. Інноваційні технології в контролі. Використання інноваційних технологій контролю дозволяє не тільки досягти поставлених стратегічних цілей, але й вивести на новий рівень корпоративного розвитку.

Список використаних джерел:

1. Михайличенко Н. М., Токарева А. О. Проблеми та перспективи впровадження контролінгу як сучасного інструменту управління підприємством. Науковий вісник ДГМА. № 1 (22Е). 2017. URL: file:///C:/Users/Buhgalter/Downloads/nvdgma_2017_1_27.pdf

2. Лозовицький Д. С. Контролінг: навч. посіб. / Д. С. Лозовицький. Львів: ЛьвДУВС, 2012. 310 с.

Тройнікова О.М., к.е.н.,
доц. кафедри фінансів, обліку і аудиту
Українського державного університету залізничного транспорту

СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРОДУКЦІЇ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Перевагами для вітчизняних агропідприємств було і є успішне використання природних ресурсів (родючих чорноземів), близькість каналів збуту продукції на ринку.

Проте віоенний стан, зростання темпів інфляції, збільшення кількості застарілої та взагалі знищеної війною техніки, висока собівартість і витрати сільськогосподарського виробництва, нестійка врожайність вплинули та знизили результативність агропідприємств.

Суттєвої зміни зазнали логістичні схеми внутрішнього збуту та експорту на світовий ринок.

До війни Україна експортувала 60–65 млн т зернових культур на рік, основна частина якого (4 млн т, або 65%) вивозилася залізницею. Решта зерна доставлялась до портів або річковим, або автомобільним транспортом [1].

Під час воєнних дій були зруйновані логістичні зв'язки, що призвело до зайвих витрат під час збору та транспортування врожаю до споживачів.

Крім того з об'єктивних причин залізниця підвищила тариф на залізничні перевезення, що було пов'язане з:

– різким падінням обсягів перевезення. Протягом весни обсяг перевезень зменшився на 65,3% це призвело до скорочення доходів з 8,2 млрд грн на місяць різко скоротилися до 3,5 млрд грн, не було можливості забезпечувати перевізний процес, оскільки витрати на його підтримку перевищили доходи;

– воєнною агресією росії. Залізнична інфраструктура зазнавала та зазнає щодобові руйнування. З'явилася додаткова стаття видатків – відновлення зруйнованої критично важливої інфраструктури (50 залізничних мостів, сотні підстанцій та інших об'єктів інфраструктури вже зруйновано і приблизно 6,3 тис. км колії або також зазнали авіаударів, або були захоплені);

– додатковими витратами на евакуацію населення та перевезення гуманітарних вантажів. Одночасно з витратами відбувались безкоштовна евакуація, перевезення гуманітарних вантажів;

– подорожанням палива, електроенергії, металу, що вплинуло суттєво на собівартість перевезення (приблизно 74%), це основний чинник, що сприяв індексації тарифів [1].

На початку 2023 року експорту збіжжя характеризувався складною ситуацією, у зв'язку з тим що РФ блокувала роботу «зернового коридору», а Європейська комісія з початку травня заборонила певну номенклатуру збіжжя з України до п'яти країн: Болгарії, Угорщини, Польщі, Румунії та Словаччини. Ці обмеження діяли до 15 вересня 2023 року [2].

Протягом першого півріччя 2023 року обсяг перевезення зернових на експорт сягнув 13 млн 72 тис. т, і зріс 4 млн 27 тис. т, або 44,5%, в порівнянні з аналогічним періодом 2022 р. У тому ж періоді експортні перевезення зернових здебільше відбувались залізничним транспортом.

З початку 2024 р. з 17 млн т продукції агроекспорту близько 12 млн т відбувалось через порти Одеси, ще майже 3 млн т відправлено Дунаєм а наземним транспортом лише 2 млн, переважно залізницею, через сусідні країни ЄС.

Наразі транзит через Польщу на місяць складає стільки ж, скільки вивозять через українські морські порти за один день.

На теперешній час вартість експорту з України морським шляхом стала набагато конкурентнішою за сухопутним [3]. Отже, наразі ініціатива з експорту збіжжя на боці водного транспорту.

Після серпня 2023 р., коли відбувся запуск альтернативного морського коридору можливості та прогноз експорту зерна, металу та інших товарів є позитивним. Порівнюючи данні за листопад-грудень можна зробити висновок про позитивну динаміку експорту зерна морським транспортом, так за даними експорт у грудні в порівнянні з листопадом збільшився на 30,7%.

Важливим рішенням для збільшення обсягів експорту стало запровадження унікального механізму страхування суден від воєнних ризиків, що дозволило здешевити вартість страхування перевезення зерна до 1–1,25% [4].

Список використаних джерел:

1. Ткачов В. Чому і на скільки подорожчала залізнична логістика в Україні і що буде, якщо вирішити всі проблеми на кордоні?! URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1528568>

2. Єврокомісія обмежила продаж української пшениці у п'яти країнах
URL : <https://suspilne.media/463829-evrokomisia-obmezila-prodaz-ukrainskoi-pshenici-u-pati-krainah>

3. Експорт українського зерна до ЄС повернувся на довоєнний рівень
URL: <https://agroportal.ua/news/ukraina/eksport-ukrajinskogo-zerna-do-yes-povernuvsy-na-dovoyennyi-riven>

4. Міністерство економіки очікує зростання експорту на 2024 році на 9%
URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3809319-minekonomiki-ocikue-na-zrostanna-eksportu-u-2024-roci-na-9.html>

Черніков Д.О., Горуля М.М., аспіранти
Університету митної справи та фінансів

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ

Після початку активної фази бойових дій в Україні більшість ланцюгів постачання вантажів були порушені, зупинились або взагалі перестали працювати. Наразі основні маршрути проходять через західні регіони України [1, 2]. Нинішнього часу існують проблеми з транспортною логістикою.

У зв'язку з початком проведення активних бойових дій в Україні, виникли проблеми на паливному ринку. Згодом ситуація стабілізувалась. Для того, щоб кінцеві споживачі не переплачували за складну логістику, Україні потрібно спочатку налагодити чинну, а після перемоги будувати нову інфраструктуру для паливного ринку. Наприклад, вдосконалити технології переходу з однієї ширини залізничної колії на іншу, або побудувати залізничні ділянки з європейською шириною залізничних колій для постачання пального з дружніх європейських країн. Нова паливна інфраструктура – це не просто побудована залізниця або нові труби, це перехід до нової – європейської системи, де потрібна спільна з ЄС логістика.

У березні 2022 р. Україна імпортувала 58,8 тис. т пального, у травні – 380,8 тис. т, у серпні – вже 709,5 тис. т. Таким чином, ажіотаж на ринку зник. Зазначимо, що 95% імпортованого бензину та 72% дизельного палива Україна отримує з Євросоюзу: лідерами постачання стали Румунія, Литва, Словаччина, Греція, Болгарія та Польща.

Підвищенню обсягів імпорту пального сприяли: скасування дозволів на в'їзд автоцистерн для постачання палива в Україну; забезпечення приймання палива в портах Дунаю; внесення поправок до механізму цінового регулювання вартості пального; позачергове оформлення палива на кордонах з боку митниці та прикордонної служби.

Умови воєнного стану також суттєво вплинули на логістичні ланцюги постачань агропродукції – однієї із найважливіших статей українського експорту. Переважно ця продукція постачалася водними шляхами. Але на початку війни (дані за травень 2022 р.) в українських портах заблокованими залишилися більше 70 суден: в одеських портах – 39, у Миколаєві – 25, у Херсоні – 16, у Бердянську – 8, у Маріуполі – 5. Наведені дані неповні, тому що на деяких суднах було вимкнено систему

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

**«ІННОВАЦІЙНІ РІШЕННЯ В ЕКОНОМІЦІ,
БІЗНЕСІ, СУСПІЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЯХ
ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИНАХ»**

**МАТЕРІАЛИ ІV МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ**

26 квітня 2024 р.

Організатори конференції не завжди поділяють думку учасників. У збірнику максимально точно відображається орфографія та пунктуація, запропонована учасниками. Усі матеріали подаються в авторській редакції. За точність викладених фактів відповідальність покладається на авторів.

**Підписано до друку 10.05.2024. Формат 60×84 1/16. Папір офсетний.
Ум. друк. арк. 26,81. Облік.-вид. арк. 23,83. Тираж 100 прим.
Замовлення № 33.**

Дніпро: Університет митної справи та фінансів

**(свідоцтво про видавничу діяльність ДК № 6198 від 24.05.2018 р.).
49000, м. Дніпро, вул. Володимира Вернадського, 2/4**