

The cover features a collage of images: a modern building with a sign for 'Луганський національний університет імені Володимира Шквирі' (Luhansk National University named after Volodymyr Shkvyryi), a futuristic solar car, a computer lab with the sign 'ЦЕНТР ІТ-РІШЕНЬ ЛУГАНСЬКОЇ ОБЛАСТІ' (IT Solutions Center of the Luhansk Region), and a large multi-story building. The background is a blue gradient with light streaks.

# ТЕХНОЛОГІЯ-2024

МАТЕРІАЛИ

XXVII міжнародної науково-технічної конференції

24 травня 2024 року

Київ

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. Володимира Даля**  
**ANTALYA AKEV UNIVERSITY**  
**TASHKENT INSTITUTE OF CHEMICAL TECHNOLOGY**  
**ГРУПА КОМПАНІЙ «ПЛАЗМАТЕК»**  
**ГО «ФУНДАЦІЯ «ПРОСТІР»**  
**ГО "АСОЦІАЦІЯ ФАРМАЦЕВТІВ УКРАЇНИ"**  
**ПрАТ „ХІМПРОЕКТ”**

## **ТЕХНОЛОГІЯ-2024**

### **МАТЕРІАЛИ**

XXVII міжнародної науково-технічної конференції

24 травня 2024 року

м. Київ



Київ, 2024

Технологія-2024: матеріали міжн. наук.-практ. конф. 24 травня. 2024 р., м. Київ. /  
укладач Є. І. Зубцов – Київ : Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля, 2024. – 345 с.

Редколегія: В.Ю. Тарасов, д.т.н., проф. (головний редактор); Є.А. Івченко, д.е.н., проф.; С.О. Кудрявцев, к.т.н., доц.; С.Л. Кузьміна, д.філос.н., доц.; С.В. Кузьменко, к.т.н., доц.; Л.А. Мартинець, д.пед.н., проф.; С.О. Митрохін, к.т.н., доц.

Адреса редколегії: Східноукраїнського національного університету імені Володимира  
Даля, вул. Іоанна Павла II, 17, м. Київ, 01042. т.: (050)9045549

Редколегія може не поділяти погляди, викладені у збірнику. Автори опублікованих  
матеріалів несуть відповідальність за їх зміст. Тези друкуються в авторській редакції.

Рекомендовано до друку Вченою радою факультету інженерії Східноукраїнського  
національного університету ім. В. Даля (Протокол № 11 від 31.05.2024 р.)

Крім того, експерти зі сталого розвитку відмічають ще одну важливу проблему сучасного світу - демографічний приріст, який також виявляє неоднозначний вплив на умови сталого розвитку [4]. При чому, вчені визначають, що зростання населення планети призводить в основному до посилення негативного впливу на умови сталого розвитку через додатковий тиск на ресурси, що змушує збільшити природоохоронні заходи та мобілізувати для цього необхідні фінансові ресурси. При цьому, зростання чисельності людей похилого віку актуалізує необхідність розв'язання додаткових соціальних проблем, пов'язаних з обслуговуванням цієї частини населення, збільшенням загальних витрат на охорону здоров'я та соціальне забезпечення. При нестачі робочих місць, обумовленої прискореною технологізацією виробничо-господарських процесів, демографічні зміни вважаються комплексною проблемою сталого соціального розвитку, яку невідкладно треба вирішувати.

Багато дослідників вважають, що одним із шляхів виходу з накопичених соціально-екологічних проблем багатьох країн, включаючи нашу державу, є розвиток вітчизняного підприємництва, готового соціально та екологічно відповідальною поведінкою активно реформувати на інноваційній основі свою виробничу практику у напрямках збереження залучених природних ресурсів і природного довкілля, підтримки національних інтелектуально-трудоового соціального потенціалів, отже впливати на формування раціонального і дієвого державного регулювання [5, с.338].

З огляду на це, Україні потрібно вдосконалювати державне регулювання економіки, поступово наближати свою внутрішню політику до стандартів ЄС щодо забезпечення збалансованого сталого розвитку, імплементувати його перспективні еколого-економічні механізми з урахуванням національних умов і можливостей, ефективно використовувати фінансову допомогу розвинених країн на шляху європейської інтеграції.

Література

1. Журнал сталого розвитку.  
URL: [https://www.mdpi.com/journal/energies/special\\_issues/sustainable\\_development/](https://www.mdpi.com/journal/energies/special_issues/sustainable_development/).
2. Міжурядова група з питань зміни клімату: Шостий звіт з оцінки зміни клімату.  
URL: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/>.
3. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України.  
URL: <https://mepr.gov.ua/>.
4. Програма розвитку ООН: Доповідь про людський розвиток 2021-2022.  
URL: <https://hdr.undp.org/content/human-development-report-2021-22>.
5. Білорус О.Г., Мацейко Ю.М. Глобальна перспектива і сталий розвиток: (Системні маркетингові дослідження). К.: МАУП, 492 с.

## ЕКОНОМІЧНІ ТЕХНОЛОГІЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент

*Український державний університет залізничного транспорту*

У будь-якому стратегічному документі соціально-економічного розвитку обов'язково згадується і визначається роль логістичних технологій у переміщенні людей і вантажів, тому основною метою цього наукового напрямку є економічні технології інформаційної транспортної логістики. Економіка технологій інформаційної транспортної логістики включає в себе витрати на організацію руху товарів у ланцюгах поставок [1], де транспортні витрати є значними. Зношеність основних фондів на залізничному транспорті є значною проблемою для транспортної системи країни. Від стану цих активів залежить безпека та надійність доставки вантажів [2].

Завданням дослідження є теоретична оцінка функціонування інформаційної транспортної логістики в нашій країні та пропозиції її подальшого розвитку.

Дослідження слід розпочати з того, що транспортні системи розвинених країн стикаються з проблемами, пов'язаними з екологією та безпекою, які є пріоритетними у їх розвитку. Транспортна мережа України потребує розвитку за міжнародними стандартами для визначення її місця в трансконтинентальному транзиті.

Наразі транспортна система звітує про зростання обсягів перевезень, що, безперечно, важливо. Однак інші показники, такі як якість та конкурентоспроможність, мають вирішальне значення для інтеграції в міжнародну транспортну систему. Якість і конкурентоспроможність - це економічні категорії, які мають конкретні вимірювані значення. Для оцінки якості транспортної системи необхідно порівняти її показники з показниками розвинених країн. До таких показників відносяться витрати на організацію руху товарів, час доставки, надійність, транспортна доступність, комплексність послуг, вплив на навколишнє середовище, стабільність тарифної та економічної політики.

Оцінка макроекономічних систем, включаючи транспортну галузь, визнана на міжнародному рівні і залежить від надійних механізмів відстеження показників та конкурентоспроможності. Стандарти якості мають вирішальне значення у визначенні показників, які формують простір станів транспортних систем, їх місцезнаходження та напрямку руху в результаті реалізації програм інновацій та розвитку. Для переходу транспортних підприємств на ринкові механізми необхідний проектний підхід для розробки фінансово ефективних інвестиційних програм. Оцінка проектів повинна враховувати соціальну роль транспорту та його функції як інфраструктури національної економіки. Проекти зі значними позатранспортними ефектами не повинні реалізовуватися без підтримки з бюджетів різних рівнів. Поточні зусилля держави щодо налагодження державно-приватного партнерства є недостатніми для стратегічного рівня. Транспортні підприємства можуть взаємодіяти по-різному, виходячи зі своїх інтересів та вигод, таких як співпраця, суперництво та конкуренція. Тому державне регулювання та нагляд за діяльністю транспортних підприємств повинні враховувати ці конкурентні фактори [3].

Впровадження логістичних технологій у транспортну систему України регулюється національним законодавством, спрямованим на приведення її у відповідність до міжнародних стандартів. Цей процес передбачає перехід від приватної до загальної форми власності. Однак накопичений світовий досвід свідчить про потенціал якісного стрибка (синергетичного ефекту) за рахунок впровадження правових механізмів регулювання конкуренції з урахуванням ефективності кожного виду транспорту у своєму сегменті. Наразі залізничний транспорт має значну перевагу в організації трансконтинентальних перевезень. Однак, спостерігається відсутність належної правової бази для функціонування вантажопотоків у міжнародному сполученні [4].

Сучасний аналіз показує нам, що за кордоном вже розроблено інформаційне забезпечення мультимодальних перевезень та технології координації великої кількості операторів на ринку транспортних послуг, а для нашої країни це є «вузьким» місцем транспортної системи. Створення таких інтелектуальних координаційних центрів в сучасній Україні затягнулося. Тому для того, щоб підприємство могло вийти на ринок транспортних послуг, необхідно підключити інформаційну систему транспортного логістичного центру до відповідних інформаційних систем.

Висновками даного дослідження є те, що сучасні інформаційні системи повинні відповідати трьом умовам для досягнення ефективного документообігу: захист інформації, єдині стандарти та автентифікація документообігу. Впровадження логістичних технологій призвело до появи нової галузі - інформаційної логістики. Вона включає в себе забезпечення телематичними системами транспортних процесів і вантажних одиниць, створення міжнародних і національних інформаційних порталів для інтегрованих логістичних систем, оптимізацію інформаційної підтримки реальних товарних потоків та ін.



Невід'ємною складовою інформаційної логістики має стати впровадження системи єдиного електронного документообігу, що базується на стандартизованих формах і правилах інформаційного повідомлення, підтвердження та контролю вантажопотоків.

У цих умовах єдиним способом збереження і посилення контролю за матеріальними транспортними потоками є створення міжгалузевої (державної) єдиної інформаційно-довідкової системи управління логістикою. Єдина транспортна компанія України може створити і презентувати систему, яка надає інформаційну платформу для логістичних центрів великих компаній, галузевих та регіональних логістичних центрів. Ця система сформує розподілену інформаційну базу даних для моніторингу стану вантажопотоків на основі принципів відкритих систем, що підтверджує значимість отриманих результатів дослідження.

Література

1. Andrzej Szymonik. *Ekonomika transportu dla logistyki i logistyki. Teoria i praktyka.* Łódź, 2013, 231 ul
2. Забуранна, Л. В. Система електронного обміну даних (EDI) як ключовий аспект побудови сучасної інформаційної логістичної системи [Текст] / Л.В.Забуранна // *Зовнішня торгівля: право та економіка.* – 2007. – № 2. – С. 22–25.
3. Качуровський, В. Є Інформаційна логістика [Текст] / В. Є. Качуровський // *Вісник Національного університету «Львівська політехніка».* – 2010. – № 690. – С. 53–59.
4. Маловичко А.С. Інтеграція України до транспортно-логістичної системи Європейського Союзу. *Причорноморські економічні студії.* 2016. Вип. 7. С. 55–58.

## **ОСОБЛИВОСТІ СТРАХОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Гладун Ю. І., здобувачка вищої освіти, Крушинська А. В., к.е.н., доцентка  
*Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова*

Повномасштабна війна в Україні стала безпрецедентною кризовою ситуацією, що зачепила всі сфери економічного та суспільного життя нашої держави. Страховий ринок, як один із важливих секторів національної економіки, також зазнав серйозних викликів та потрясінь через воєнні дії та їхні руйнівні наслідки. Необхідність переосмислити підходи до оцінки ризиків, трансформувати операційні процеси та адаптуватися до мінливих умов стала нагальною потребою для страхових компаній, які прагнуть зберегти життєздатність свого бізнесу та виконати взяті на себе зобов'язання перед клієнтами.

У цьому контексті варто розглянути ключові особливості функціонування страхового ринку України в умовах воєнного стану, оскільки саме за таких екстремальних обставин проявляються найбільш гострі виклики та проблемні аспекти. Зміни у структурі попиту на різні види страхових послуг, труднощі з оцінкою ризиків та формуванням резервів, питання платоспроможності страховиків та пошуку партнерів для перестраховування – усе це потребує детального розгляду та вироблення ефективних стратегій для забезпечення стабільності страхового сектору.

Таким чином, дослідження особливостей страхового ринку України в умовах воєнного стану є надзвичайно актуальним і важливим для подальшого відновлення та розвитку галузі в повоєнний період.

Досліджуючи особливості страхового ринку України в умовах воєнного стану, варто звернутися до аналітичних даних за 2022-2024 роки, які дозволять оцінити масштаби змін та тенденцій, що спостерігалися в галузі.

За даними Національного банку України, протягом 2022 року обсяг валових страхових премій скоротився майже на 30% порівняно з до воєнним періодом. Найбільше падіння попиту спостерігалось в сегментах автостраховування (КАСКО, ОСЦПВ) - до 50% та