

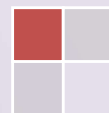
2023

*Збірник наукових статей за
матеріалами VIII Всеукраїнської
науково-практичної конференції*

**«АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ
СИСТЕМ В УМОВАХ
ТРАНСФОРМАЦІЙНОЇ
ЕКОНОМІКИ»
13 – 14 квітня 2023 р.**



Український державний університет науки і технологій
Кафедра управління фінансами,
облікової аналітики та моніторингу бізнесу
14.04.2023



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Інститут модернізації змісту освіти

Український державний університет науки і технологій

Українська інженерно-педагогічна академія

Національний авіаційний університет

Львівський національний університет природокористування

Національний технічний університет «Дніпровська політехніка»

Полтавський державний аграрний університет

Збірник наукових статей

***за матеріалами VIII Всеукраїнської науково-практичної
конференції***

**«АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СОЦІАЛЬНО-
ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ
ТРАНСФОРМАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ»**

13-14 квітня 2023 р.

м. Дніпро

Лист ДНУ «ІМЗО» від 10.01.2023 №21/08-9

УДК 330.111.66:316.422

Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки: Збірник наукових статей за матеріалами VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції (13 – 14 квітня 2023 р.). – Дніпро: ІПБТ УДУНТ, 2023. – 159 с.

У збірнику містяться матеріали доповідей VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції «Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки» (13-14 квітня 2023 р.). Для науковців, викладачів, фахівців-практиків, студентів економічних спеціальностей

Програмний комітет конференції:

Божанова О.В., к.е.н., доцент, в.о. декана факультету економіки і менеджменту Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Акімова Т.В., к.е.н., доцент, т.в.о. завідувача кафедри управління фінансами, облікової аналітики та моніторингу бізнесу Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Бобиль В.В., д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів, обліку та психології Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Прохорова В.В., д.е.н., професор, завідувачка кафедри економіки та менеджменту Української інженерно-педагогічної академії, м. Харків

Ареф'єва О.В., д.е.н., професор, завідувачка кафедри економіки повітряного транспорту Національного авіаційного університету, м. Київ

Грицина О.В., к.е.н., доцент, завідувачка кафедри фінансів, банківської справи та страхування Львівського національного університету природокористування, м. Дубляни Львівської обл.

Пашкевич М.С., д.е.н., професор, завідувачка кафедри міжнародних відносин та аудиту НТУ «Дніпровська політехніка», м. Дніпро

Канцедаль Н.А., к.е.н., доцент, завідувачка кафедри обліку і оподаткування Полтавського державного аграрного університету, м. Полтава

Мушнікова С.А., д.е.н., доцент, професор кафедри управління фінансами, облікової аналітики та моніторингу бізнесу Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Зелікман В.Д., к.т.н., доцент, професор кафедри управління фінансами, облікової аналітики та моніторингу бізнесу Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

За додержання норм авторського права, достовірність наведених фактичних даних, посилань на джерела, імена та назви несе відповідальність автор матеріалів.

© Український державний університет науки і технологій, 2023

the CIS. However, despite this, we should agree that the corporate information system is the same part (completely equal and necessary) of the production infrastructure, as well as technological equipment (machines), resources and personnel.

Subsequent development systems involved the formation and development of logical outsourcing technology based on the concept of Value added logistics (VAL). The concept of VAL is an approach to the organization of a logical process based on the creation of added value in a logical network.

Ideology of logical outsourcing in distribution systems, which involves the transfer to a third party of the logical processes associated with the formation of distribution channels and the delivery of goods. The function of outsourcing is to reduce the costs of the manufacturer when selling products by attracting qualified professionals - logical operators.

There is a classification of operators of logical structures:

- 1PL (First Party Logistics) - all logical operations are performed by the manufacturer itself (insourcing);
- 2 PL (Second Party Logistics) - provision of transportation and warehouse management services;
- 3 PL (Third Party Logistics) - a logical operator provides services with a significant added value (warehousing, reloading, product processing and marketing), providers are expected to be involved;
- 4 PL (Fourth Party Logistics) - there is an integration of all companies that are involved in distribution channels;
- 5PL (Fifth Party Logistics) - management of all components of the logical chain using electronic media.

Modern international logical providers are known, for example FM Logistic, DHL, TNT, STS/RLS Logistic.

The concept of production integration is an optimized management of not only material, but also economic flows (financial, service, information, labor) at all stages of movement (supply, production, distribution, consumption). In distribution systems, this concept has been developed in the development of ERP, CSRP and SCM.

The experience of companies that have introduced the concept of operational production management into their enterprises has shown that this concept helps to strengthen control and maintain high product quality in the context of all components of the logistics structure of industrial enterprises.

*Гриценко Н.В. к.е.н., доцент
доцент кафедри транспортних систем та логістики
Український державний університет залізничного транспорту
gritsenkonatal@gmail.com*

ПЕРСПЕКТИВИ ПОТЕНЦІАЛУ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Транспортна система України характеризується як позитивними тенденціями розвитку (зростанням транспортної мережі, обсягів перевезень, у тому числі міжнародних, посиленням конкуренції на внутрішньому ринку транспортних послуг, активізацією міжнародного співробітництва в рамках адаптації до вимог єдиної транспортної політики країн ЄС, активною інтеграцією до світової транспортної системи тощо), так і негативними (низькими темпами якісних зрушень у розвитку транспортної мережі та транспортних засобів, відсутністю власного морського флоту, низьким рівнем контейнеризації портового господарства, відсутністю чіткого механізму реалізації стратегій розвитку транспортної галузі, низьким інвестиційним потенціалом галузі тощо). Внаслідок військових дій на території країни дана ситуація ускладнилась. Станом на початок вересня 2022 р., збитки інфраструктури і транспорту становили відповідно 35,1 млрд.дол. США і 2,7 млрд.дол. США й надалі зростають [1].

У довоєнний час залученню інвестицій транспортного сектора приділялася значна увага через програму розвитку та реформи транспортної системи України, однак зараз ця програма зупинилась, і більш того, вона потерпіла ще більшої шкоди.

Розвиток інвестиційного потенціалу транспортної системи України можливий на таких основних засадах, як: модернізація, інноваційність, інтеграція, інтероперабельність, адаптація; гармонізація [2]. Звичайно не треба забувати про стратегічні цілі, а саме, формування конкурентоспроможної транспортної системи, поглиблення інтеграції до європейської та світової транспортних систем, розвиток транспортно-економічних зв'язків і співробітництва з міжнародними організаціями в рамках спільних проектів, що є складовими концептуальних засад функціонування транспортної системи України, реалізація яких сприятиме посиленню ролі країни у світовій транспортній системі.

Останні події не залишають ніяких можливостей розвитку транспортної інфраструктури це стає на заваді створенню передумов для поліпшення взаємозв'язків як всередині країни, так і на міждержавному рівні, якісному забезпеченню транспортного обслуговування суб'єктів господарювання і населення, розвитку експортного потенціалу транспортної галузі, покращенню іміджу України як транзитної країни. Тому розвиток транспортної галузі й реалізація потенціалу транспортної інфраструктури перетворюються на один із ключових елементів стратегії економічного зростання держави в цілому та забезпечення її економічної безпеки, а розвиток не можливе без інновацій та інвестицій.

Важливими завданнями державної політики у транспортній сфері є удосконалення законодавчого та організаційного підґрунтя реструктуризації транспортної інфраструктури, розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів та її поступове інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського й Чорноморського економічного просторів [3].

Перспективи потенціалу інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної системи України полягають у забезпеченні галузей економіки послугами транспортного комплексу для безперешкодного перевезення вантажів та пасажирів у внутрішньому та міжнародному сполученні за умов: розширення міжнародних транспортних коридорів; розбудови швидкісних автомагістралей; оновленні та розвитку залізниць і їх матеріально-технічної бази; будови нових літаків та удосконалення аеропортів; Для реалізації цих завдань, та забезпечення зростання ефективності функціонування транспортної системи, підвищення якості транспортних послуг необхідно:

- реалізувати заходи, спрямовані на подальше інтегрування транспортної системи України в європейську та світову, що сприятимуть ефективній реалізації транзитного потенціалу України;
- удосконалити механізми лізингу транспортних засобів;
- удосконалити державну систему забезпечення безпеки на транспорті;
- створити законодавчо закріплені умови, що стимулюють інвестування в об'єкти транспортної інфраструктури;
- створити умови для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу з основними вантажовідправниками, що може здійснюватися за рахунок інвестування підприємств, які споживають транспортні послуги, у розвиток останніх;
- розширити масштаби використання електронних документів у сфері вантажного транспорту та супроводу транспортних засобів шляхом впровадження систем супутникової навігації;
- налагодити ефективну співпрацю на регіональному рівні державних органів управління транспортними галузями з місцевими органами влади і приватним сектором з метою визначення оптимальних місць розташування складських приміщень мережі стратегічних логістичних центрів поблизу транспортних вузлів;
- здійснити розбудову і модернізацію транспортної, складської інфраструктури, створити сприятливі технічні, правові, організаційні і фінансово-економічні умови розвитку інтермодальних перевезень [2,3].

Перелічені завдання потребують фінансування на відбудову та розвиток транспортної системи. Національний інститут стратегічних досліджень доводить до відома, що у проекті Плану відновлення України, розробленому Національною радою з відновлення України від наслідків війни, створеною відповідно до Указу Президента України від 21.04.2022р. №266/2022, визначено, що загалом на відновлення транспортної інфраструктури України потрібно орієнтовно близько 212,7 млрд.грн. Фінансування спрямовуватиметься на реалізацію пріоритетних заходів: відновлення критичних об'єктів транспортної інфраструктури, розбудову залізничних, автомобільних і

внутрішніх водних шляхів для налагодження логістики перевезень пасажирів і вантажів, відновлення експорту і забезпечення продовольчої безпеки у світі [3].

Звичайно при залученні інвестицій виникає безліч проблем, одною із головних є правове регулювання процесу залучення. Виходячи з цього, необхідна розробка положень по створенню інфраструктури, що забезпечує реалізацію геополітичних і економічних аспектів транспортної політики і сучасних стратегій розвитку транспортної інфраструктури.

Отже, головною умовою для залучення інвестицій у транспортний сектор, є внесення змін до чинного законодавства України, бо це є передумовою реалізації не тільки розвитку державного, а і європейського рівня життя нашої країни.

Список використаної літератури

1. Дяченко Т.О. Особливості залучення інвестицій у авіаційну галузь України / Т.О. Дяченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/241/230/> (дата звернення 19.03.2023).
2. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку : [монографія] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К. : Логос, 2006. – 264 с.
3. Розпорядження Кабінету Міністрів «Про схвалення національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [Електронний ресурс] - URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 21.03.2023).

*Жданова Л.Л., д.е.н., доцент,
професор кафедри загальної економічної теорії та економічної політики
Одеського національного економічного університету
Видобора В.В., к.е.н., доцент,
декан факультету менеджменту, обліку та інформаційних технологій
Одеського національного економічного університету
l_zhdanova@ukr.net*

ПЕРЕТВОРЕНІ ФОРМИ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН В ІНФОРМАЦІЙНОМУ СУСПІЛЬСТВІ

Розвиток економіки і суспільства призвели віддзеркалюються у розвитку теоретичного відображення процесів, що відбуваються. Особливий інтерес дослідників різних наук, що вивчають суспільство, почали викликати зміни капіталу у інформаційному суспільстві та інформаційній економіці. Не тільки економісти, а також і філософи, соціологи, політологи, культурологи західних країни і вітчизняні вчені зробили свій внесок у дослідження нових соціальних явищ інформаційної економіки, в результаті чого з'явилися такі категорії як людський капітал, інтелектуальний капітал, соціальний капітал, культурний капітал, адміністративний капітал, політичний капітал, інституціональний капітал, символічний капітал і інші визначення пов'язані зі словом капітал. Таке багатство визначень, пов'язаних зі словом капітал є відображенням проникнення товарно-грошових відносин у сфери, де такі відносини раніше не існували. Одночасно таке різноманіття визначень відображає спроби категорією «капітал» висловити відношення, які за своїм змістом товарно-грошовими не являються.

Серед найбільш значущих публікацій можливо виділити роботи американського економіста, лауреата Нобелівської премії Гери Беккера (1930-2014), присвячені дослідженню людського капіталу, та роботи французького філософа і соціолога П'єра Бурдіє (Pierre Bourdieu, 1930-2002), присвячені відтворенню соціальних ієрархій. Важливими вехами у цьому напрямку досліджень стали публікації Е. Агацці, А. Горца, Л. Едвідсона, М. Кастельса, Дж. Коулмана, К. Мей, Р. Нельсона та С. Дж. Уинтера, Х. Робертсона, Т. Стоун'єра, Л. Турроу, Ф. Уебстера, К. Хеннінга та ін. Свій внесок у дослідження суспільства, враховуючи проникнення у всі його сфери економічного образу смислення зробили вітчизняні вчені О. Білорус, А.А. Гриценко, Л.Г. Мельник, Г.Г. Почепцов, А.А. Чухно і ін.