

Міністерство освіти і науки України
Академія економічних наук України
Хмельницький національний університет
Спілка економістів України


Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
Криворізький державний педагогічний Університет
Західноукраїнський національний університет (м. Тернопіль, Україна)
Закарпатський угорський інститут імені Ференца Ракоці II (м. Берегово, Україна)
Університет імені Вітаутаса Великого (м. Каунас, Литва)
WSHIU Академія прикладних наук (м. Познань, Польща)
Тбіліський державний університет ім. Іване Джавахішвілі (м. Тбілісі, Грузія)

МАТЕРІАЛИ

X МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
*«СТРАТЕГІЇ, МОДЕЛІ ТА ТЕХНОЛОГІЇ
УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ СИСТЕМАМИ»*

SMTESM-2023

15 грудня 2023 року
Хмельницький національний університет
м. Хмельницький



Стратегії, моделі та технології управління економічними системами : матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції (15 грудня 2023 р., м. Хмельницький). Хмельницький: Хмельницький національний університет, 2023. 393 с.

Видання містить матеріали доповідей учасників X Міжнародної науково-практичної конференції «Стратегії, моделі та технології управління економічними системами», що відбулася 15 грудня 2023 р. у м. Хмельницькому національному університет у дистанційному форматі на платформі ZOOM. Із надісланих матеріалів редакційним комітетом конференції до друку рекомендовано 90 тез доповідей від авторів із 20 установ, організацій, компаній та закладів вищої освіти України та зарубіжжя. Набір здійснено з готових оригіналів-макетів, які були надані авторами доповідей в електронному вигляді. Відповідальність за зміст окремих публікацій, їх орфографію та якість рисунків несуть автори тез.

Редакційний комітет конференції:

Відповідальний редактор: Григорук Павло Михайлович, завідувач кафедри економіки, аналітики, моделювання та інформаційних технологій в бізнесі Хмельницького національного університету, доктор економічних наук, процесор.

Члени редакційного комітету:

Хрущ Ніла Анатоліївна – завідувач кафедри фінансів, банківської справи, страхування та фондового ринку Хмельницького національного університету, доктор економічних наук, професор, академік Академії економічних наук України.

Чайковська Інна Ігорівна – професор кафедри економіки, аналітики, моделювання та інформаційних технологій в бізнесі Хмельницького національного університету, доктор економічних наук, доцент.

Технічний секретар редакційного комітету:

Вальков Олександр Броніславович – старший викладач кафедри економіки, аналітики, моделювання та інформаційних технологій в бізнесі Хмельницького національного університету.

Зміст

Секція 1	10
<i>Mariia Dykha, Grzegorz Konieczny</i> <i>WSPÓŁPRACA UKRAINY I POLSKI W SYSTEMIE EDUKACJI I NAUKI</i>	11
<i>Бакай В.Й.,</i> <i>БІЗНЕС ПІД ЧАС ВІЙНИ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ</i>	15
<i>Балу Премкумар, Кобець Д.Л.</i> <i>СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ: ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЯ</i> <i>КОНКУРЕНТНИХ МАРКЕТИНГОВИХ СТРАТЕГІЙ</i>	19
<i>Бобровник В. М., Занихайло Р. С.</i> <i>ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ІНТЕГРОВАНОГО УПРАВЛІННЯМ БІЗНЕС-</i> <i>ПРОЦЕСАМИ ПІДПРИЄМСТВА</i>	24
<i>Богацька Н.М., Панчук Ю.С.</i> <i>СПОСОБИ ПІДТРИМКИ МАЛОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ</i> <i>УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ІНТЕГРАЦІЙНИХ СТРАТЕГІЙ</i>	28
<i>Гайдукова В.В., Лук'янова В.В.</i> <i>СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК АНАЛІЗУ В УКРАЇНІ</i>	32
<i>Гарбузюк В.,</i> <i>ОРГАНІЗАЦІЙНА ОСНОВА ПОБУДОВИ МЕХАНІЗМУ БЕЗПЕКООРІЄНТОВАНОГО</i> <i>УПРАВЛІННЯ ЗАКЛАДАМИ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я</i>	35
<i>Глушко Т.В., Бажасова К.В.</i> <i>ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ ЯК ФАКТОР УПРАВЛІННЯ СТРАТЕГІЧНИМ РОЗВИТКОМ</i> <i>ПІДПРИЄМСТВ</i>	39
<i>Головач Т.В.</i> <i>ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ЗА УМОВ</i> <i>ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ТА ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ</i>	43
<i>Горовенко О.О.</i> <i>ДОСЛІДЖЕННЯ БУДІВЕЛЬНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ</i>	48
<i>Гурський А.В., Ляшок А.П., Диха М.В.</i> <i>ВИДИ ІННОВАЦІЙ ТА ЇХ ЗНАЧИМІСТЬ У РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ</i> <i>СИСТЕМ</i>	53
<i>Денисенко В.О., Мельник Б.П., Онопрієнко В.Ю.</i> <i>НАСЛІДКИ МІГРАЦІЙНОГО ВИБУХУ ДЛЯ РИНКУ ПРАЦІ</i>	59
<i>Журавель С.А., Лиля І.С., Денисенко В.О.</i> <i>ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД РОЗБУДОВИ ВІТЧИЗНЯНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ</i>	63
<i>Зварич В.О., Григорук П. М.</i> <i>ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА ПІД ЧАС ВІЙНИ</i>	68

Зміст

<i>Йохна В. М., Стадник В.В.</i> <i>ФІНАНСОВА СКЛАДОВА СЕРВІСНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ АГРОПІДПРИЄМСТВ</i>	71
<i>Крамський С.О.,</i> <i>МЕНЕДЖМЕНТ ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ЧАС</i>	76
<i>Лук'янова В.В., Маліцький Р.І.</i> <i>ДОСЛІДЖЕННЯ СТРУКТУРНИХ ЗРУШЕНЬ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ ВНАСЛІДОК ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ</i>	80
<i>Маслій В. В.</i> <i>ФОРМУВАННЯ ПРИВАБЛИВОГО ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ В УКРАЇНІ: АНАЛІЗ РЕЙТИНГУ DOING BUSINESS</i>	84
<i>Матвійчук Л.О.</i> <i>УПРАВЛІННЯ ФІНАНСАМИ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ</i>	88
<i>Однорог М.А., Волошанюк Л.В.</i> <i>МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО КЛАСИФІКАЦІЇ ІНТЕГРОВАНИХ ФОРМУВАНЬ</i>	93
<i>Пірог Ю.В., Кобець Д.Л.</i> <i>ОБЛІК ЗАПАСІВ: ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ</i>	98
<i>Совінський Т.А., Лук'янова В.В.</i> <i>СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ</i>	103
<i>Співак В.В., Григорук П. М.</i> <i>ХАРАКТЕРИСТИКА РИЗИКІВ І ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ</i>	109
<i>Тараєвська Л.С., Лашта Т.</i> <i>СТРАТЕГІЯ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ В КОНТЕКСТІ НОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ СИСТЕМАМИ</i>	112
<i>Фрадинський О.А.</i> <i>ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТІ МИТНИХ СЛУЖБ</i>	116
<i>Фурман М.С., Григорук П. М.</i> <i>ХАРАКТЕРИСТИКА РИЗИКІВ І ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ РЕГІОНУ</i>	119
<i>Чайковська І.І., Горовенко Г.О.</i> <i>КЛАСИФІКАЦІЯ РИЗИКІВ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ</i>	124

Крамський С.О.,
кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри публічного управління та
менеджменту природоохоронної діяльності,
Одеський державний екологічний університет

МЕНЕДЖМЕНТ ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ЧАС

В умовах воєнного стану та майбутнього повоєнного відновлення, національну економіку доцільно розглядати у формі системи турбулентного оточення навколишнього середовища. На сьогодні під час війни між РФ та Україною стають актуальним питання менеджменту проєктів з економіки товароруху саме в галузі морської індустрії. Війна в Україні, а саме блокада морських, річкових портів, а до цього також пандемія COVID-19, показали необхідність зосередження уваги морського транспорту та інфраструктури на підвищенні стійкості до потрясінь та здатності швидко та гнучко реагувати на зміну ситуації в транспортній галузі. Сьогодні, транспортна система, особливо водний транспорт, знаходиться у глибокій кризі [1, с. 43].

З урахуванням інфраструктурної специфіки обслуговування транспортних ринків, що досліджуються автором у повоєнний час. Підвищена залежність інтеграції від умов планування, маркетингу, інформаційного забезпечення тощо авторська точка зору полягає у необхідності першочергового зосередження уваги на формуванні системи обслуговуючих функцій [2, с. 14].

Налагодження Україною товарообігу імпортозамінних виробництв сучасний стан їх розвитку вимагає залучення сучасних іноземних технологій та обрання спеціалізації відповідно до потреб українських споживачів, користувачів.

Метою є розробка концептуальних положень щодо формування вантажопотоків морським транспортом України в розрізі глобальної безпеки на основі виокремлених характеристик ринків (видів вантажу).

Задачі, які необхідно вирішити задля досягнення поставленої мети:

– провести аналіз стосовно методів та теорій формування вантажопотоків;

– на основі проведеного аналізу вантажних потоків та вантажних обсягів за період з 2017 по серпень 2023 року, виокремити серед повної номенклатури вантажів основні ринки, на які можна опиратись у післявоєнний період, при відродженні морських логістичних шляхів.

Виклад основних результатів дослідження. В спектрі даного питання, одразу постає необхідність у забезпеченні вітчизняних підприємств імпортними матеріалами та комплектуючими, для здійснення даними підприємствами, експортних поставок [3, с. 70]. Організаційно-економічні механізми складаються з різноманітних складових частин, до них слід віднести наприклад мультівекторний підхід, який може розглядати:

Військові конфлікти: Військова агресія росії в межах Азовського та Чорного морів, призвела до блокади морських та річкових портів і на сьогодні є доволі серйозним обмеженням для формування вантажних потоків морської індустрії. Внаслідок військових дій, постраждала не лише інфраструктура і логістика водного транспорту, а й залізничного та автомобільного, що також ускладнює формуванню вантажних потоків, тих типів вантажів, які надходять з територій, які були окуповані, або знаходяться в близькості до лінії фронту бойових дій [4, с. 280].

Стан інфраструктури: Стан портової інфраструктури дуже важливий для перевалки вантажів. Військова агресія росії проти України, завдала шкоди не тільки по економічним аспектам, а й по фактичному зруйнуванню портової інфраструктури (станом на листопад 2023 року зруйновано майно щонайменше в чотирьох портах та на судноремонтному заводі) [5, с. 42].

Відбудування пошкоджених будівель на припортовій території, ремонт зруйнованих елеваторів, які були необхідні задля збереження зернових культур, ремонт технічних засобів, що постраждали від обстрілів – всі ці аспекти також мають вплив на формування вантажних потоків. Екологічна безпека: по-перше, внаслідок, військових дій, залишається небезпека щодо мінування в

територіальних водах Чорного моря, що веде за собою порядок дій ВМС ЗСУ щодо надання змоги користуватись логістично-важливими морськими шляхами [6, с. 35]. По-друге, євроінтеграційні процеси, з якими зіткнулась Україна до початку повномасштабного вторгнення, та з якими зіткнеться у післявоєнний період, наполягає обрати курс до «зеленої» логістики [7, с. 62].

Контрабанда: після деблокади морських портів України, існують великі ризики щодо незаконного потрапляння контрабанди товарів на територію нашої держави, адже перед імпортерами виникне спокуса завести якомога більше своєї продукції на територію, яка довгий час відчувала дефіцит звичних для споживача товарів [8, с. 251].

Для вирішення цих проблем Україна повинна співпрацювати з міжнародними партнерами та приймати заходи для посилення безпеки морського транспорту [10, с. 92]. Але, поки існує жага до імпорту через морські порти України, треба тримати курс на країни, які стали найбільшими імпортерами в даній галузі під час війни, а саме: Китай, Туреччина Болгарія та інші [9, с. 31].

Висновки. Сьогодні, транспортна система, особливо водний транспорт, знаходиться у глибокій інфраструктурній, економічній кризі, через країну агресора, що почала війну проти України. В сучасних умовах, коли держава залишилась без ключового логістичного ланцюга, необхідно зосередити увагу саме на важливості та ролі українського морського транспорту у формуванні вантажних потоків, які забезпечують міжнародну спільноту необхідною для її існування продукцією, та функціонування світової транспортної та продовольчої безпеки. Це включає в себе розвиток сучасних портових інфраструктурних проєктів, вдосконалення технічних засобів безпеки, співпрацю з міжнародними організаціями та участь у міжнародних конвенціях, договорах і угодах, спрямованих на забезпечення безпеки та охорони на морі.

Література

1. Буркинський Б. В., Нікішина О. В., Тараканов М. Л. Інституціональні механізми регулювання розвитку логістики товарних ринків. Одеса: ДУ «ІРЕЕД» НАНУ. 2022. 275 с.
2. Крамський С.О. Моделі та методи формування проєктної команди на прикладі екіпажу морського судна. Дис...канд. наук 05.13.22 – *Управління проєктами і програмами*. Одеса: ОНМУ. 2014. 20с.
3. Kramskiy S. O. Institutional support for formation of efficient logistic chains of commodity markets in external dimension. *Economic Innovations*. 2021. №4 (81). Pp. 65–75. [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4\(81\).65-75](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4(81).65-75).
4. Danchuk V. D., Alkema V. G., Sevostianova A.V., Bakulich O. O. Wheel working system in a team: relationship between different personnel in a marine project. *Financial and credit activities: problems of theory and practice*. 4 (35), 2020. P.277-286. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v4i35.222093>.
5. Нікольський В. В. Циклічно-генетична методологія управління проєктами організації системи інтермодального хабу в умовах невизначеності. *Управління розвитком складних систем*. 2020. №43. С. 40-46.
6. Kramskiy, S., Kolodinskyi, S., & Zakharchenko, O. Conceptual model for managing the phases of implementation of infrastructure projects and programmes in the post-war period. *Scientific Bulletin of Mukachevo State University. Series "Economics"*. 2023. No. 10(3). Pp. 33-40. doi: 10.52566/msu-econ3.2023.33.
7. Крамський С.О., Дарушин О.В., Захарченко О.В. Контент-аналіз логістичного проєкту міжнародного товароруху на прикладі інтермодальних перевезень. *Управління розвитком складних систем*. 2023. №3(55). С.61-68.
8. Крамський С.О., Кудлай І.В., Цуканов О.Ю. Роль людського фактора в підвищенні економічної безпеки судноплавства. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2020. Т.19. №2(45). С. 249-267.
9. Крамський С.О., Захарченко О.В. Організаційна модель управління етапами реалізації програм інфраструктурних проєктів. *Управління розвитком складних систем*. 2022. №4(52). С. 28-34.
10. Крамський С.О. Ризик-орієнтований підхід управління системами транспортної безпеки. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. СНУ ім. Даля. 2017. №3(233). С. 90-94.