

форматів у PR; поява нових онлайн-підходів до охоплення цільових аудиторій; залучення інфлюенсерів, використання платформ для просування брендів.

Ефективність процесу іміджмейкінгу оцінюється за допомогою економічних, комунікативних та психологічних показників. Найпоширенішими методами оцінки впливу PR на результативність діяльності є контент-аналіз ЗМІ, аналіз інтернет-простору, опитування громадської думки.

В перспективі розвиток цифрового PR буде включати не тільки існуючі ресурси для охоплення цільової аудиторії, але і нові цінні інструменти. Більшості компаній слід віддавати пріоритет цифровим розробкам, щоб більш ефективно зміцнювати корпоративну репутацію та розширювати онлайн-присутність бренду та компанії. Це збільшить їхні можливості з охоплення аудиторії та формування суспільного сприйняття менеджменту.

Список використаних джерел

1 Білоус В.С. Зв'язки з громадськістю (паблік рілейшнз) в економічній діяльності. Київ : КНЕУ, 2005. 275 с.

2 Зеліч В.В. Використання PR-технологій як інструменту маркетингових комунікацій у просуванні компанії. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2022. № 1 (124). С. 77-82.

3 Buike Oparaugo. Role of Public Relations in Corporate Image Building and Maintenance. *International Journal of Applied Research in Business and Management*. 2021, Vol. 02ю Issue 01, pp. 26-37.

ВАСИЛЬЄВ О.Л., к. екон.н., доцент

*Український державний університет залізничного транспорту
м. Харків, Україна*

ДЖЕРЕЛА ІНВЕСТИЦІЙ У ПІСЛЯВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

В умовах війни залізничний транспорт України виконує низку надважливих військових, соціальних, гуманітарних та економічних завдань. При цьому об'єкти залізничної інфраструктури під час війни зазнають значного руйнування та знищення. А у повоєнний час саме відбудова цих об'єктів та забезпечення безпечних і надійних умов їх експлуатації сприятиме відновленню економіки країни.

Аналіз свідчить, що до початку збройної агресії росії пріоритетними інвестиційними напрямками для залізниць України були: оновлення парку тягового рухомого складу; оновлення парку вантажних та пасажирських вагонів; модернізація та реконструкція наявної інфраструктури залізниці, що вимагало

значного обсягу інвестицій. Військові дії призвели до пошкодження та руйнації майна залізниць, а також його розкрадання на окупованих територіях, що призвело до значних збитків залізниць у 2022 р. З урахуванням складного фінансового стану залізничного транспорту на початок війни, це робить майже неможливим здійснення інвестицій у післявоєнне відновлення залізничного транспорту лише за власні кошти його підприємств. В той же час важко знайти інвестора який міг би виділити значні обсяги інвестицій протягом стислого проміжку часу. Тому, в залежності від терміновості вирішення завдань та необхідного обсягу коштів, інвестиції на післявоєнне відновлення роботи залізниць доцільно розподілити на інвестиції першої, другої та третьої черги. Це дозволить оптимізувати їх щорічні обсяги та забезпечити безперебійну роботу залізниць.

Кожен з етапів здійснення інвестицій вимагатиме відповідних джерел. Звісно, що всі збитки, які поніс залізничний транспорт України від військових дій повинні бути компенсовані за рахунок держави агресора. Однак через певні юридичні складності одразу на першому етапі це джерело інвестування застосувати буде складно. В якості джерел інвестицій в розвиток залізниць у повоєнний період можна розглядати кредитні кошти європейських фінансових структур та інституцій, таких як Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк та інші. Крім цих джерел збільшенню інвестицій в галузь можуть сприяти розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень, а також залучення приватного капіталу в рамках механізмів державно-приватного партнерства. Крім того допуск європейських операторів до конкурування на українському ринку залізничних перевезень міг би дозволити їм поділитися управлінським досвідом та технологіями, а також поліпшити обслуговування клієнтів у довгостроковій перспективі. Поряд з вище вказаними джерелами частину інвестицій повинні компенсувати залізниці України за рахунок власного прибутку. Звісно, що частка того або іншого джерела на кожному з етапів інвестування буде різною. На першому етапі основну частку будуть складати кошти міжнародних інституцій, на другому та третьому етапах ця частка поступово буде зменшуватись за рахунок власних коштів залізничного транспорту та коштів його партнерів. І в будь-якому випадку відновлення пошкодженого та зруйнованого майна залізниць повинне бути компенсовано за рахунок конфіскованих російських активів.

Таким чином, в умовах продовження російської агресії обсяги втрат залізниць України продовжують зростати. Однак вже зараз необхідно розробляти інвестиційні проекти спрямовані на відновлення залізничної інфраструктури в коротко-, середне- та довгостроковій перспективі. Джерелами інвестицій з урахуванням обмеженості власних коштів АТ «Укрзалізниця»

можуть бути конфісковані активи країни агресора, кошти міжнародних інституцій, власні кошти залізничного транспорту, а також кошти приватних інвесторів.

ГРОМОВА О.В., к.екон.н., доцент
ВОЛОХОВА І.В., к.екон.н., доцент
ГАРАЄВ М.В., к.екон.н. доцент

*Український державний університет залізничного транспорту
м. Харків, Україна*

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВИКОРИСТАННЯ FIN TECH У ФІНАНСОВОМУ ТА БАНКІВСЬКОМУ СЕКТОРАХ

Внаслідок цифровізації та розвитку НТП технологічному прогресу надання банківських послуг на основі інформаційних технологій в екосистемі банківської галузі зазнало величезних змін. Результатом такого впливу стало зберігання та збільшення швидкості обробки інформації, а також використання нових технологій в інфраструктурі фінансових організацій – FinTech. В сучасному тлумаченні під FinTech розуміють поєднання інформаційних технологій та фінансових послуг; поєднання інноваційних фінансових послуг з інноваційними фінансовими технологіями; компанії, що надають технології, програмне забезпечення та інфраструктуру для надання фінансових послуг.

Fintech використовується для низки важливих фінансових функцій, таких як цифрові платежі, інвестиції та управління капіталом, а також кредитування та погашення позик, торгівля та персональні банківські операції. Функціональними елементами фінтех-додатків є персоналізація, інтеграція, автентифікація, відстеження та аналіз даних. Щоб конкурувати та утримувати клієнтів, фінансові установи використовують цифрові дані, криптовалюту та штучний інтелект.

За оцінками, до 2030 року частка Fintech-сектору, на який нині припадає 2% світового доходу від фінансових послуг, досягне 1,5 трлн доларів річного доходу, що становитиме майже 25% всіх банківських оцінок у світі.

Рушійними факторами розвитку FinTech у банківському та фінансовому секторах виступають зростання попиту на онлайніві чи мобільні фінансові послуги; регулювання з боку уряду; гнучкість ринку. Основними ризиками при використанні FinTech є ризик забезпечення конфіденційності та безпеки даних; ризик використання неприпустимих маркетингових практик; стратегічні ризики та ризики рентабельності; комплаєнс-ризик.

Найбільш популярними бізнес-моделями FinTech-компаній є: