

СУЧАСНА НАУКА ТА ОСВІТА: СТАН, ПРОБЛЕМИ, ПЕРСПЕКТИВИ

МАТЕРІАЛИ
ІІІ МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

20 – 21 березня 2023 року
м. Полтава,
Україна

Державний заклад «Луганський національний університет
імені Тараса Шевченка»
Директорат науки та інновацій Міністерства освіти і науки України (Україна)
Інститут модернізації змісту освіти (Україна)
Інститут професійно-технічної освіти НАПН України (Україна)
Луцький національний технічний університет (Україна)
Центральноукраїнський державний університет
імені Володимира Винниченка (Україна)
Глухівський національний педагогічний
університет імені Олександра Довженка (Україна)
Хмельницький національний університет (Україна)
Київський національний університет культури і мистецтв (Україна)
Наукова рада Національної академії наук України з проблеми «Фізико-хімічна
механіка матеріалів» (Україна)
Український державний університет імені Михайла Драгоманова (Україна)
Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини (Україна)
Громадська організація «Науково-дослідний центр
Незалежна експертиза» (Україна)
Батумський державний університет імені Шота Руставелі (Республіка Грузія)
Жешувський політехнічний університет імені І. Лукашевича (Республіка Польща)
Західнопоморський технологічний університет в Щецині, (Республіка Польща)
Політехніка Морська в Щецині (Республіка Польща)
Краківська Академія імені Анджея Фрича Моджевського (Республіка Польща)
Лодзький університет (Республіка Польща)
Університет імені Адама Міцкевича в Познані (Республіка Польща)
Жешувський університет (Республіка Польща)
Університет Барселони (Королівство Іспанія)
Університет менеджменту безпеки у Кошицях (Словацька Республіка)
Центр якості товарів та захисту споживачів
Економічного університету - Варна (Республіка Болгарія)
Коледж політехніки Іглава (Чеська Республіка)

**СУЧАСНА НАУКА ТА ОСВІТА: СТАН, ПРОБЛЕМИ,
ПЕРСПЕКТИВИ
МАТЕРІАЛИ ІІІ МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
(20-21 березня 2023 р., м. Полтава)**



**м. Полтава
Україна
2023**

<i>ТЮСКА Віталій, ТУРЧИНЯК Марія</i> СУЧАСНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ РЕСТОРАННОГО ГОСПОДАРСТВА З НАЦІОНАЛЬНОЮ КУХНЕЮ	707
<i>ФІЛЬ Марія, ГАТАЛЯК Оксана</i> ВИКЛИК РЕСТОРАННОГО БІЗНЕСУ ПІД ЧАС ВІЙНИ НА ЛЬВІВЩИНІ	709

ТЕМАТИЧНИЙ НАПРЯМ 10. ЕКОНОМІКА ТА ФІНАНСИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В ЦИРКУЛЯРНІЙ ЕКОНОМІЦІ

<i>АНДРОС Світлана, ГЕРАСИМЧУК Василь</i> ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВО-КРЕДИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД	713
<i>БОЖАНОВА Вікторія, КОНОНОВА Олександра</i> ЗАСТОСУВАННЯ МОДЕЛІ ЦИРКУЛЯРНОЇ ЕКОНОМІКИ У ПОВОДЖЕННІ З ТВЕРДИМИ ПОБУТОВИМИ ВІДХОДАМИ ТА ВІДНОВЛЕННІ ЗРУЙНОВАНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	716
<i>ГОЛОВАЧ Марко</i> РОЛЬ ФІНАНСІВ СТАЛОГО РОЗВИТКУ НА РИНКАХ ЦІННИХ ПАПЕРІВ	718
<i>GRYLITSKA Anzhela</i> MANAGEMENT ACCOUNTING OF TOURIST ENTERPRISES UNDER UNCERTAINTY	720
<i>ГУСАКОВСЬКА Тетяна, СОКОЛОВА Світлана</i> ПРОБЛЕМИ ОЦІНЮВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ КОМПЕТЕНЦІЙ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВА	721
<i>ГУТА Анастасія</i> РОЛЬ БАНКІВ З ДЕРЖАВНОЮ УЧАСТЮ В ПРОЦЕСІ ВІДНОВЛЕННЯ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ	723
<i>ЄСІНА Ольга, ЖЕПКО Катерина</i> ЦИФРОВА НЕРІВНІСТЬ ЯК ОДИН З БАР'ЄРІВ НА ШЛЯХУ СТАНОВЛЕННЯ ЦИФРОВОГО СУСПІЛЬСТВА В УКРАЇНІ	725
<i>ЖАРИКОВА Анна, ЖАРИКОВА Олена</i> ПЕРСПЕКТИВНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ФІНАНСОВОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ ДО 2025 РОКУ В ПЕРІОД ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ РФ ТА СВІТОВОЇ ПАНДЕМІЇ COVID-19	727
<i>КЛАПКІВ Юрій</i> ІНШУРТЕХИ В ЦИРКУЛЯРНІЙ ЕКОНОМІЦІ	730
<i>КОРІНЬ Мирослава, КУПІНА Марія</i> КРИЗОВИЙ СТАН ВІТЧИЗНЯНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ: ОСНОВНІ ПРИЧИНИ ТА НАСЛІДКИ	732
<i>КОРОЛИК Владислав</i> ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ FİNTECH ЕКОСИСТЕМИ В УКРАЇНІ	734
<i>КУДРЯВЦЕВ Ігор, ЛУЦЕНКО Марина, МЕЛЬНИК Станіслав, МЕЛЬНИК Михайло</i> АСПЕКТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ «ЦИРКУЛЯРНОЇ ЕКОНОМІКИ»	736

Список використаних джерел:

1. Волосович С., Василенко А., Микитюк І., Янчевська К. Страхіві екосистеми в умовах пандемії. *Інвестиції: практика та досвід*. 2022. № 2, с. 30-35
2. Chojan, A., Lisowski, J., & Manikowski, P. (2022). Digitalization trends in insurance and their impact on the functioning of the insurance market entities. *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, №1, 3–15. <https://doi.org/10.33995/wu2022.1.1>
3. Пікус, Р., Винокурова, К. Ю. Особливості розвитку страхового ринку в умовах інформаційного суспільства. *Економіка та держава*, 2020, № 6. С.180-185.
4. Клапків Ю.М. Трансформація діджиталізації ринку фінансових та страхових послуг. *Review of transport economics and management*. 2019. № 2(18). С. 83-89.
5. Клапків Ю. Мобільні додатки в онлайн дистрибуції страхових послуг. *Наукові праці : наук. журн. / Чорном. нац. ун-т ім. Петра Могили (Економіка)*. Миколаїв, 2018. Т. 302. Вип. 290. С. 42-47.
6. Тринчук В. В., Єрмошенко А. М., Зелениця І. М. Захист прав споживачів страхових послуг в Польщі: роль фінансового омбудсмена. *Правове регулювання фінансових послуг: національний, європейський, глобалізаційний виміри: матеріали науково-практичного круглого столу*, м. Суми, 28 січня 2022 р. Суми : Сумський державний університет, 2022. С. 88-91.

КОРІНЬ Мирослава

д-рка екон. наук, доцентка,

Український державний університет

залізничного транспорту

Харків, Україна

КУПІНА Марія

здобувачка вищої освіти,

Український державний університет

залізничного транспорту

Харків, Україна

КРИЗОВИЙ СТАН ВІТЧИЗНЯНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ: ОСНОВНІ ПРИЧИНИ ТА НАСЛІДКИ

Анотація. Визначено основні причини та наслідки загострення кризи в транспортно-логістичному комплексі України протягом останніх десяти років.

Ключові слова: транспортно-логістичний комплекс, криза, причини, наслідки, економічні втрати, АТ «Укрзалізниця».

THE CRISIS STATE OF THE DOMESTIC TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX: THE MAIN CAUSES AND CONSEQUENCES

Abstract. The main causes and consequences of the aggravation of the crisis in the transport and logistics complex of Ukraine during the last ten years have been determined

Key words: transport and logistics complex, crisis, causes, consequences, economic losses, JSC «Ukrzaliznytsia».

Останні десять років стали справжнім випробуванням для вітчизняного ринку транспортно-логістичних послуг. Спочатку анексія Кримського півострову та інтервенція східних областей країни, що супроводжувалися загостренням воєнного протистояння, призвели до втрати Україною значної частки її транзитного потенціалу. Адже окупація Криму не лише зумовила втрату величезного обсягу об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури та можливість контролювати Керченську протоку для підтримки судноплавства, а й обмежила доступ вітчизняних підприємств-експортерів до виходу в Чорноморські порти та відповідно найкоротших міжнародних морських шляхів для транспортування власної продукції. Разом втратою активів в Криму транспортно-

логістичний сектор країни зазнав величезних збитків в результаті воєнного конфлікту та окупації Донецької і Луганської областей. За оцінками експертів шкода завдана майну лише АТ «Укрзалізниця» оцінюється в 53,5 млн. грн. Окрім того, що АТ «Укрзалізниця» з окупацією Донецької і Луганської областей втратила 3 локомотиви, 104 вантажних вагони та ряд інших засобів інфраструктури, в результаті блокування вантажного руху в цьому напрямі та розірвання ділових відносин з загарбником Україна лишилася доступу до двох найбільш завантажених транспортних коридорів. Яскраво демонструє втрати транспортно-логістичного комплексу через воєнну агресію росії та захоплення нею східних областей України динаміка транзитних вантажопотоків, що слідують територією країни: якщо у 2013 років транзитний вантажообіг становив 40877,4 тис. тонн, то у 2014 році – 36197,2 тис. тонн, зменшення склало 3960,2 тис. тонн абр 9,69 %. Найбільше скорочення транзитних вагонопотоків (падіння склало 10,9 % в порівнянні з 2013 роком) внаслідок руйнування та інтервенції східних територій країни мало місце на залізничному транспорті, провізні здатності якого і зорієнтовані на обслуговування саме транзитних вантажів [1].

Поступово оговтуючись від понесених потрясінь та продовжуючи підтримувати боротьбу країни за територіальну цілість, справжнім «стресом» для вітчизняного транспортно-логістичного комплексу стало поширення глобальної пандемії COVID-19. Закриття кордонів та повна зупинка транспортного сполучення завдали величезних збитків і вітчизняному ринку транспортно-логістичного обслуговування. Хоча найбільше від введених карантинних обмежень і постраждала сфера пасажирських перевезень відчутними стали наслідки і для вантажної роботи підприємства транспортного комплексу. 30-40 % сягнули обсяги падіння міжнародних перевезень, а обсяг внутрішніх вантажопотоків знизився на 10-15 % [2]. Через суттєве скорочення обсягів перевезення АТ «Укрзалізниця» недоотримала більше 3 млрд. грн. Після скасування карантинних обмежень транспортно-логістична галузі почала поступово відновлюватися. За підтримки керівництва держави та провідного міністерства в галузі було розпочато провадження стратегічно значущих для економіки інфраструктурних проєкти. Це і проєкт з реконструкції автодорожнього покриття, і проєкт електрифікації ділянки Долинська-Миколаїв-Колосівка, і проєкт будівництва злітно-посадкової смуги у міжнародному аеропорту «Одеса» і ряд інших проєктів, які задали імпульс для економічного відродження країни після пандемії.

Попри це справжнім викликом для вітчизняного транспортно-логістичного комплексу стала повномасштабна воєнна агресія росії проти нашої держави. Окрім фінансових втрат у вигляді недоотримання доходів через обвальне падіння перевезень, зумовлене зупинкою величезної кількості підприємств промислового комплексу, транспортна галузі України зазнала суттєвих руйнувань. Загальний розмір втрачених активів транспортно-логістичним комплексом країни станом на кінець 2022 р. оцінюється в 35,3 млрд. грн. Через масовані обстріли зруйновано 305 мостів, пошкоджено 19 аеропортів та 110 залізничних станцій, втрачено контроль над 6 тис. км залізничних колій та понівечено більше 24 тис. автомобільних шляхів. На жаль, агресор і надалі продовжує наносити нищівні удари по транспортно-логістичній інфраструктурі країни, намагаючись повністю виключити Україну з мапи світових транспортно-торгівельних шляхів [3].

Список використаних джерел:

1. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг: аналітична записка. *Національний інститут стратегічних досліджень: веб-сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/vidnovlennya-tranzitnogo-potencialu-v-konteksti-pidvischennya>.

2. Ткачов В. Коронавірус vs бізнес: як переживає карантин транспортна галузь. URL: <https://mind.ua/openmind/20210689-koronavirus-vs-biznes-yak-perezhyvae-karantin-transportna-galuz>.

3. Січкара Д. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. *Європейська Бізнес асоціація: веб-сайт*. URL: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vyklyky-yak-trymayetsya-ukrayinska-infrastruktura-pid-chas-vijny/>.