

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. М. ДРАГОМАНОВА

**ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
«ПРОФЕСІЙНА ОРГАНІЗАЦІЯ АУДИТОРІВ, БУХГАЛТЕРІВ ТА ВИКЛАДАЧІВ
ОБЛІКОВО-КОНТРОЛЬНИХ ДИСЦИПЛІН»**



ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ

**МАТЕРІАЛИ XIII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ «ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ
ТЕХНОЛОГІЇ»**

м. Харків, 24 жовтня 2025 р.

**Дніпро
"Середняк Т.К"
2025**

УДК 316.05

Л 93

*Затверджено до друку Вченою радою Українського державного університету
залізничного транспорту (протокол № 10 від 20.10.2025 р.)*

Головні редактори:

Андрущенко В. П. – доктор філософських наук, професор, член-кореспондент НАН України, академік Національної академії педагогічних наук України, заслужений діяч науки і техніки України, ректор Національного педагогічного університету ім. М. Драгоманова

Панченко С. В. – доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, в. о. ректора Українського державного університету залізничного транспорту

Редакційна колегія:

Абашинік В. О. – д-р. філос. наук, професор

Вельш Вольфганг - габілітований доктор філософії, професор

Каграманян А. О. – канд. техн. наук, доцент

Панченко В. В. – д-р. техн. наук, доцент

Євсєєва О. О. – д-р. економ. наук, доцент

Толстов І. В. – канд. філос. наук, доцент

Людина, суспільство, комунікативні технології: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. 24 жовтня 2025 р. / відп. за випуск І. В. Толстов. – Дніпро: Середняк Т.К, 2025 – 238 с.

(Іран, Сирія та ін.) і Північної Африки (Алжир, Марокко, Туніс) - загалом 33 держави. Колишній СРСР участі у цих конвенціях не брав.

Інтеграційні процеси в післявоєнній Європі внесли зміни в процеси організації та регламентування вантажних і пасажирських залізничних перевезень. Спочатку, у 1966 р., було укладено додаткову угоду до МПК, а 9 травня 1980 р., після чергового перегляду бернських конвенцій і додаткової угоди, ухвалено нову Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (КОПФ), яка набула чинності з 1 травня 1985 р.

Країни, що приєдналися до КОТІФ, створили Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). КОПФ(КОТІФ) у 1990 р. доповнено протоколом, за яким з 1 листопада 1996 р. введено нове положення стосовно додаткового сполучення вантажним автомобілем від і до залізниці, або від і до приміщення замовника, що називають операцією з транспортування термінала.

Директива Європейської економічної ради від 29 липня 1991 р. щодо розвитку залізниць співтовариства змінила відносини і між державою та залізницею, і між самими залізницями, зокрема стосовно монополії на функціонування та перевезення. Це призвело до важливих наслідків у галузі міжнародного залізничного транспортного права.

***КОСИЧ М. В.** канд. економ. наук, доцент,*

***КОСИЧ М. О.,** здобувач вищої освіти,*

Український державний університет залізничного транспорту

м. Харків, Україна

«ЗЕЛЕНА» ЕКОНОМІКА ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Поширення терміна «сталий розвиток» відбулося наприкінці ХХ століття, коли реальне виробництво дійшло до ситуації критичного виснаження запасів природних ресурсів і виникла необхідність впровадження новітніх технологій виробництва з використанням «зеленої» складової, тобто відновлювальних природних ресурсів. Юридичне забезпечення сталого розвитку було зафіксовано в низці ініціатив міжнародних організацій, що відгукнулося і в Україні Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [1].

Концепція сталого розвитку базована на економічному, соціальному та екологічному елементах. Усі ці три елементи об'єднує спільна думка про ефективне використання обмежених ресурсів і збереження довкілля. Досягнення цієї мети можливе за рахунок орієнтації на «зелену» економіку, яка здатна забезпечувати підвищення добробуту населення за пріоритетності соціальних та екологічних цінностей, що дасть змогу вирішити соціальні, кліматичні, фінансові та паливні питання.

Сьогодні в Україні в результаті воєнних дій спостерігають руйнування промисловості, інфраструктури, значні втрати робочої сили і т. д., і все це необхідно буде відновлювати, що визначить напрям нашого розвитку на багато років уперед. Тому уряд країни має визначити головні пріоритети у відбудові економіки, де визначальним буде захист навколишнього середовища та підвищення якості життя населення, тобто спрямованість на «зелене» відновлення. Фахівці вважають, що «зелена» економіка може стати каталізатором розвитку післявоєнного відновлення українських регіонів із таких причин [2]:

- створення нових робочих місць, що забезпечить відбудову промисловості в регіонах, отримання доходів населенням для забезпечення власних потреб і наповнення регіонального і державного бюджетів;
- зменшення імпорту енергії, що забезпечить нашу енергонезалежність і зменшить витрати на виробництво внутрішньої продукції та підвищить конкурентоспроможність вітчизняної економіки;
- зниження екологічних загроз у результаті впровадження «зелених» інвестицій, що зменшить негативні наслідки функціонування підприємств на довкілля;
- збільшення інфраструктурних інвестицій у результаті розвитку «зеленої» економіки.

У контексті процесів сталого розвитку та «зеленої» економіки актуалізується потреба пристосування суспільства до нових соціально-економічних умов і підготовки робочої сили з відповідними професійними та освітніми програмами.

Підготовкою фахівців нового покоління займається саме вища освіта, яка покликана не тільки передавати знання здобувачам освіти, а і генерувати нові ідеї та технології. Заклади вищої освіти формують людський капітал, який є фундаментом для розвитку інтелектуально-інноваційної економіки, що здатний інноваційно мислити і керувати новітніми технологіями. Окрім

вищевказаної освітньої функції, університети виконують виховну функцію через стимулювання формування в молодого покоління екологічно відповідальної поведінки.

У підсумку можна констатувати, що адаптація вищої освіти до викликів глобальної економіки є рушійним фактором сталого розвитку економіки України.

Список використаних джерел

1. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ Президента України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text> (дата звернення: 22.09.2025).

2. Шишпанова Н. О., Кормишкіна І. В. Зелена економіка як інструмент повоєнного відновлення регіонів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 10. С. 87-92. URL: file:///C:/Users/Home/Downloads/Inv+10-2024_St13-2.pdf (дата звернення: 17.10.2025).

МАШОШИНА Т. В., канд. економ. наук, доцент,
МЕРЕНШТЕЙН Е. В., здобувачка вищої освіти,
*Український державний університет залізничного транспорту,
м. Харків, Україна*

ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ І РИЗИКИ БЮДЖЕТУ 2026 РОКУ

Державний бюджет є головним фінансовим документом країни, який визначає джерела доходів і напрями їх використання. Україна перебуває в умовах продовження війни, що суттєво впливає як на дохідну, так і видаткову частину бюджету. Проект бюджету сформовано з урахуванням надзвичайних викликів, тому особливу увагу слід звернути на джерела його фінансування та пов'язані ризики.

Основна частина доходів бюджету формується за рахунок податкових надходжень, таких як податок на додану вартість (ПДВ), податок на доходи фізичних осіб, податок на прибуток підприємства, акцизи, мито, і неподаткових надходжень, які складаються з доходів від власності та підприємницької діяльності, адміністративних зборів і платежів, власних надходжень бюджетних установ, а також інших неподаткових надходжень,