



**ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ КООПЕРАТИВНИЙ
ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ІНСТИТУТ**

МАТЕРІАЛИ

II Всеукраїнської науково-практичної конференції

**«ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ЕКОНОМІЦІ:
ВІД КОНКУРЕНЦІЇ ДО КООПЕРАЦІЇ»**



м. Хмельницький
24 жовтня 2024 р.

**Міністерство освіти і науки України
Всеукраїнська центральна спілка споживчих товариств
Хмельницька облспоживспілка
Хмельницький кооперативний торговельно-економічний інститут
Львівський торговельно-економічний університет
Полтавський університет економіки і торгівлі
Вінницький кооперативний інститут**

МАТЕРІАЛИ

II Всеукраїнської науково-практичної конференції

**«ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ЕКОНОМІЦІ:
ВІД КОНКУРЕНЦІЇ ДО КООПЕРАЦІЇ»**

**м. Хмельницький
24 жовтня 2024 р.**

Рекомендовано до друку вченою радою Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту (протокол № 3 від 06 грудня 2024 р.)

Рецензенти:

МЕЛЬНИК Ірина, д.е.н., проф., завідувач кафедри туризму та готельно-ресторанної справи Львівського торговельно-економічного університету.

МІЩУК Ігор, д.е.н., проф., проф. кафедри підприємництва, торгівлі та логістики Львівського торговельно-економічного університету.

ПЕЛИК Леся, д.т.н., проф., проф. кафедри товарознавства, митної справи та управління якістю Львівського торговельно-економічного університету.

Редакційна колегія: **ТЕЛЯЧИЙ Юрій** – голова, д.і.н., проф., президент Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту, голова Хмельницької обласної організації Національної спілки краєзнавців України; **ЗАМАЗІЙ Оксана** – заступник голови, д.е.н., проф., проректор з наукової роботи Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту; **МАТВССВ Андрій** – к.і.н., доц., віце-президент Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту; **ЛЯШУК Катерина** – к.е.н., директор Хмельницького кооперативного фахового коледжу Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту; **ДЖЕРЕЛЕЙКО Світлана** – к.е.н., доц., декан факультету управління, підприємництва та права Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту; **САПОТНИЦЬКА Наталія** – к.е.н., завідувач кафедри підприємництва, торгівлі, логістики та готельно-ресторанної справи Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту; **ТЯГУНОВА Наталія** – к.е.н., проф., проф. кафедри підприємництва, торгівлі, логістики та готельно-ресторанної справи; **ТРИШКІНА Ніна** – к.е.н., доц., доц. кафедри підприємництва, торгівлі, логістики та готельно-ресторанної справи; **БУЗНИЦЬКА Ірина** – викладач Хмельницького кооперативного фахового коледжу Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту; **КУЧЕРУК Надія** – ст. викладач кафедри підприємництва, торгівлі, логістики та готельно-ресторанної справи; **ГРИЩЕНКО Марія** – викладач кафедри підприємництва, торгівлі, логістики та готельно-ресторанної справи; **ТРОФИМЕНКО Катерина** – викладач кафедри підприємництва, торгівлі, логістики та готельно-ресторанної справи.

Т65 Трансформаційні процеси в економіці: від конкуренції до кооперації. *Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції*, м. Хмельницький, 24 жовтня 2024 р. / редкол.: Ю.В. Телячий (гол.) та ін. Хмельницький : ХКТЕІ, 2024. 247 с.

За достовірність викладеної інформації відповідальність несуть автори статей

Збірник містить матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції «Трансформаційні процеси в економіці: від конкуренції до кооперації» з актуальних питань функціонування та розвитку сучасних економічних систем, інновації менеджменту, маркетингових технологій в сучасному бізнесі, фінансово-господарської діяльності та проблем оподаткування суб'єктів господарювання, розвитку підприємництва та торгівлі, інноваційних технологій у туристичному та готельно-ресторанному бізнесі, сучасного товарознавства, удосконалення правового забезпечення розвитку економіки та підприємництва, інновацій у бізнес-освіті та управлінні знаннями, розвитку кооперативного сектора економіки.

Для освітян, науково-педагогічних працівників, здобувачів освіти, підприємців, громадськості, усіх, хто цікавиться трансформаційними процесами в економіці.

Електронна версія збірника оприлюднюється на офіційній сторінці ХКТЕІ:

<http://www.xktei.km.ua/naukova-diialnist/naukovi-zahodi-vidannya-hktei/materiali-konferencij-hktei/>

ЗМІСТ

СУЧАСНА ПАРАДИГМА ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ СУЧАСНИХ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ ТА КООПЕРАТИВНОГО СЕКТОРА ЕКОНОМІКИ

Андрощук Людмила

ЄВРОПЕЙСЬКА СПОЖИВЧА КООПЕРАЦІЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ
СУЧАСНОСТІ 11

Білоцерківець Володимир, Кошевий Максим

ІННОВАЦІЇ В ТРАНСПОРТНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ ЯК ФАКТОР ЦИВІЛІЗАЦІЙНОГО
РОЗВИТКУ: ВІД РІЧОК ДО ТАЛАСОКРАТІЙ 14

Гусаковська Тетяна, Зленко Арту, Войт Богдан

КОМУНІКАЦІЙНИЙ ВПЛИВ У СТРАТЕГІЧНОМУ УПРАВЛІННІ ОРГАНІЗАЦІЄЮ 16

Дейнека Олександр, Абаєв Артур

ВРАХУВАННЯ КРАЇННИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ 17

Алексов Сергій, Дідик Алла

СИСТЕМИ ХМАРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ПОБУДОВІ ЕКОНОМІЧНОЇ МОДЕЛІ 19

Замазій Оксана, Броварний Едуард

СТРАТЕГІЧНИЙ АНАЛІЗ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ 22

Замазій Оксана, Соловей Богдан

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОГО АНАЛІЗУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ
ГОСПОДАРЮВАННЯ 23

Ковальов Арсеній, Северченко Неоніла

ІНТЕГРАЦІЯ ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ 25

Косоловський Ігор

НООЕКОНОМІКА УКРАЇНИ: ПРОЕКТ РОЗВИТКУ ЯК ЦІНА ПЕРЕМОГИ 27

Крихтіна Юлія, Семенова Тетяна

СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: НОВІ
ПІДХОДИ В УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ 29

Кузьмін Дмитро, Весперіс Світлана

СУЧАСНІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКІ КООПЕРАТИВИ ЯК ІНСТРУМЕНТ
СОЦІАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ 31

Малюга Аріна

ПОДАТКОВЕ СТИМУЛЮВАННЯ СТАЛОСТІ БНП: ЕФЕКТ КОМПОНЕНТУ 2 VERS
2.0 33

Мироненко Микола

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МЕТАЛУРГІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ У ЛИПНІ ТА
СЕРПНІ 2024 РОКУ 36

Палієнко Тетяна, Гаврилюк Максим

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПРОСТІР: СТРАТЕГІЧНІ
ПЕРСПЕКТИВИ ВСТУПУ ДО ОЕСР 38

Сарай Наталія, Сарай Роман

БІЗНЕС В УКРАЇНІ: АДАПТАЦІЯ В УМОВАХ ВІЙНИ 40

інформацією між ними можливий лише за умови, що знаки, і, головне, закріплені за ними значення відомі всім учасникам комунікативного процесу [2].

Можемо виділити такі типи цілей комунікаційного впливу:

інформаційні цілі, що включають експонування повідомлення, його розуміння і утримання в пам'яті (наприклад, підняти за певний період рівень інформованості про організацію в певних групах на певний відсоток);

цілі відносин (установок), включаючи формування установки, її закріплення і зміну (наприклад, збільшити позитивне ставлення до діяльності організації або конкретних обставин за конкретний період на певний відсоток; сформувати позитивний внутрішній імідж організації);

цілі поведінки, включаючи формування поведінки цільової групи, закріплення поведінки і зміна поведінки (наприклад, підвищити відвідуваність заходів, що проводяться фірмою, відрадити групи протестуючих проти деяких проєктів фірми від активних дій; підвищення загального рівня ефективності роботи та конкурентоспроможності компанії за рахунок більш тісної комунікаційної взаємодії між підрозділами).

Таким чином, результативність та ефективність стратегічних комунікацій визначається тим, наскільки було досягнуто цілі комунікаційного впливу: чи було досягнуто відповідного рівня поінформованості цільової аудиторії, чи сформовано необхідні установки, чи досягнуто бажаної поведінки.

Список використаних джерел

1. Argenti P. A., Howell R. A., Beck K. A. The Strategic Communication Imperative. URL: <https://sloanreview.mit.edu/article/the-strategic-communication-imperative/> (дата звернення: 10.10.2024).
2. Effective Communication: Barriers and Strategies. URL: <https://uwaterloo.ca/centre-for-teaching-excellence/teaching-resources/teaching-tips/communicating-students/telling/effective-communication-barriers-and-strategies> (дата звернення: 10.10.2024).
3. Гусаковська Т., Войт Б. Ключове повідомлення як основа стратегічної комунікації. *Галицький економічний вісник*. 2024. Том 87. № 2. С. 175-180.
4. Педченко Н.С., Шимановська-Діанич Л.М., Гусаковська Т.О., Рибалко-Рак Л.А., Кужель Н.Л. Стратегічні комунікації в системі управління підприємства. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія «Економічні науки»*. 2022. №2(106). С. 26-30.

УДК 656.073:339.924

Дейнека Олександр, д.е.н., професор, професор кафедри менеджменту, публічного управління та HR-технологій Українського державного університету залізничного транспорту

Абаєв Артур, здобувач вищої освіти за першим (бакалаврським) рівнем за освітньою програмою «Митний контроль на транспорті» Українського державного університету залізничного транспорту

ВРАХУВАННЯ КРАЇННИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Урахування національних особливостей при організації міжнародних перевезень відіграє важливу роль у забезпеченні успішної реалізації логістичних процесів та зміцненні позицій транспортних компаній на світовому ринку. У процесі організації міжнародних перевезень

необхідно враховувати низку факторів, зокрема економічні, політичні, культурні, правові та інфраструктурні особливості країн, через які або до яких здійснюються перевезення. Кожна країна має власні регулюючі норми щодо міжнародної торгівлі та транспорту, митних процедур, стандартів безпеки, екологічних вимог, що ускладнює процес транспортування товарів через кордони та вимагає від перевізників глибокого розуміння правових і нормативних особливостей. Неврахування цих аспектів може призвести до затримок у доставці, збільшення витрат, накладення штрафів або навіть до повної зупинки транспортних операцій.

Одним із важливих аспектів, що впливає на міжнародні перевезення, є митне регулювання. У різних країнах митні правила та процедури можуть суттєво відрізнятися, що потребує від транспортних компаній тісної співпраці з митними органами для забезпечення швидкого та безперешкодного проходження товарів через кордон. Складність митних процедур, вимоги щодо документального оформлення, наявність особливих умов для певних видів товарів, квоти, ліцензії або санкційні обмеження — все це може суттєво впливати на тривалість та вартість міжнародних перевезень. Крім того, митні тарифи та збори також варіюються в залежності від політики конкретної країни, що додає до необхідності чітко планувати логістичні операції, щоб мінімізувати витрати та уникнути додаткових витрат.

Також важливим фактором є правове середовище в країні. Законодавство, що регулює транспортні перевезення, може включати специфічні вимоги щодо технічного стану транспортних засобів, кваліфікації водіїв, страхування вантажів, а також відповідальності за порушення умов перевезення. Наприклад, у країнах Європейського Союзу існує жорстка регламентація щодо екологічних стандартів для транспортних засобів, що здійснюють міжнародні перевезення, зокрема вимоги до рівня викидів шкідливих речовин, що мають відповідати нормам стандартів Euro. Невідповідність транспортних засобів таким вимогам може призвести до заборони на в'їзд у певні регіони або до необхідності сплати додаткових екологічних зборів. Крім того, у деяких країнах існують обмеження на пересування транспорту у певні години або дні тижня, що також слід враховувати при плануванні міжнародних перевезень [1].

Політичні ризики є ще одним важливим аспектом, що суттєво впливає на організацію міжнародних перевезень. Політична нестабільність, збройні конфлікти, запровадження санкцій або зміна політичного курсу можуть впливати на транспортну галузь, спричиняючи труднощі в переміщенні товарів через кордони. У таких умовах транспортним компаніям необхідно не лише відстежувати поточні політичні події в країнах, через які проходять маршрути, але й швидко реагувати на зміни, адаптуючи свої логістичні стратегії до нових умов. Наприклад, запровадження економічних санкцій проти певних країн може обмежити можливість здійснення перевезень або змусити перевізників шукати альтернативні маршрути, що вплине на час і вартість доставки.

Культурні особливості країн також відіграють важливу роль у міжнародних перевезеннях, особливо якщо йдеться про роботу з персоналом та партнерами у різних країнах. Культурні відмінності можуть впливати на стиль ведення переговорів, прийняття управлінських рішень, а також на специфіку ділової комунікації. Наприклад, у деяких країнах Сходу особливого значення надають формальним аспектам у ділових стосунках, включаючи тривалість обговорення умов контрактів, що може уповільнювати процес організації перевезень. Водночас у Західній Європі часто надають перевагу оперативності та точності у діловій комунікації, що вимагає від транспортних компаній відповідних компетенцій для роботи на міжнародному ринку.

Окрім цього, важливими є інфраструктурні особливості країн. Рівень розвитку транспортної інфраструктури, наявність сучасних портів, терміналів, автострад, залізничних мереж та аеропортів суттєво впливає на вибір транспортних маршрутів і засобів перевезення. У розвинених країнах з розвинутою інфраструктурою перевезення здійснюються швидше та з меншими витратами. У країнах з менш розвинутою інфраструктурою виникають проблеми з доступністю транспортних послуг, що може призвести до затримок у доставці або необхідності додаткових витрат на модернізацію транспортних засобів. Крім того, варто враховувати наявність або відсутність міжнародних транспортних коридорів, що з'єднують різні країни і регіони, оскільки це суттєво впливає на ефективність перевезень. Використання таких коридорів може значно скоротити час у дорозі та зменшити витрати на транспортування [2, с.122].

Не менш важливим є екологічний аспект міжнародних перевезень, оскільки сучасні міжнародні нормативи дедалі більше зосереджені на зменшенні негативного впливу транспорту на навколишнє середовище. Багато країн запроваджують жорсткі екологічні стандарти для транспортних засобів, що стимулює перевізників інвестувати в новітні технології, зокрема в транспорт із низьким рівнем викидів. Це стосується як автомобільних перевезень, так і морських, повітряних та залізничних. Тому врахування екологічних вимог країн, через які здійснюються перевезення, є важливим чинником для забезпечення конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

Таким чином, врахування особливостей країн є невід'ємною частиною ефективного управління міжнародними перевезеннями. Економічні, політичні, правові, культурні, інфраструктурні та екологічні фактори впливають на процес транспортування товарів через кордони і вимагають від транспортних компаній гнучкості та здатності швидко адаптуватися до мінливих умов міжнародного ринку. Успішна реалізація міжнародних перевезень залежить від комплексного підходу до планування, що враховує специфіку кожної країни та її регулюючі вимоги, а також від здатності перевізників оперативно реагувати на зміни у глобальному середовищі.

Список використаних джерел

1. Стасюк О., Чмирьова Л., Федяй Н. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. Ефективна економіка. 2020. № 9. С. 1–19. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf.
2. Галкін А.С., Левада В.П., Давідіч Ю.А., Давідіч Н.В., Вакуленко К.Є. Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. Кн. 1 Харків : Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова, 2018. 182 с.

УДК 332

Алексов Сергій, викладач циклової комісії інформаційних технологій Хмельницького кооперативного фахового коледжу Хмельницького кооперативного торговельно-економічний інститут. Аспірант Хмельницького національного університету м. Хмельницький

Дідик Алла, викладач циклової комісії інформаційних технологій Хмельницького кооперативного фахового коледжу Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту, м. Хмельницький

СИСТЕМИ ХМАРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ПОБУДОВІ ЕКОНОМІЧНОЇ МОДЕЛІ

Сучасна економіка стрімко змінюється під впливом цифрових технологій. Серед них особливе місце займають хмарні технології, які стали фундаментом для побудови нових

УДК 338.009.12/334.012.34
Т65

МАТЕРІАЛИ

II Всеукраїнської науково-практичної конференції

ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ЕКОНОМІЦІ: ВІД КОНКУРЕНЦІЇ ДО КООПЕРАЦІЇ

(м. Хмельницький, 24 жовтня 2024 р.)

Електронне видання

Відповідальна за випуск:
Наталія САПОТНІЦЬКА

Т65 Трансформаційні процеси в економіці: від конкуренції до кооперації. *Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції*, м. Хмельницький, 24 жовтня 2024 р. / редкол.: Ю.В. Телячий (гол.) та ін. Хмельницький : ХКТЕІ, 2024. 247 с.