

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА



ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ



Кафедра економіки підприємства

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Матеріали XX Міжнародної науково-практичної конференції
20-21 жовтня 2022 року

Матеріали розміщено на офіційному сайті економічного факультету
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

2022

Редакційна колегія:

д-р екон. наук, проф. А.І. Ігнатюк; д-р екон. наук, проф. Г.М. Филюк; д-р екон. наук проф. Д.О. Баюра; д-р екон. наук, проф. О.А. Грiшнова; д-р екон. наук, проф. Л.В. Шаульська; канд. екон. наук, доц. М.В. Голованенко; канд. екон. наук, доц. І.В. Євсєєва-Северина; канд. екон. наук, доцент Т.М. Литвиненко; канд. екон. наук, доц. Л.А. Мартинюк; канд. екон. наук, доц. О.Ю. Мірошниченко (відп. секр.); канд. екон. наук, доц. О.В. Піменова.

Конкурентоспроможність національної економіки: матеріали XX Міжнародної науково-практичної конференції / за заг. ред. проф. Г.М. Филюк : Київ, 2022. – 231 с.

Збірник містить матеріали XX Міжнародної науково-практичної конференції, що проходила 20-21 жовтня 2022 року на економічному факультеті Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Збірник охоплює наукові публікації за основними напрямками економічної науки. Для науковців, державних службовців, викладачів, аспірантів і студентів економічних спеціальностей закладів вищої освіти.

Матеріали публікуються в авторській редакції.

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за підбір, точність наведених фактів, цитат, економіко-статистичних даних, галузевої термінології, імен власних та інших відомостей.

Адреса редакційної колегії: 03022, м. Київ, вул. Васильківська, 90-а, кім. 307, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, економічний факультет, кафедра економіки підприємства, тел. (044) 431-04-79, e-mail: conference_ep@ukr.net.

ЗМІСТ

Atkociuniene Zenona Ona, Miroshnychenko Olga. INFORMATION AND KNOWLEDGE EXCHANGE IN THE ERA OF DIGITAL TRANSFORMATIONS AND TURBULENCE	7
Alekseyenko Lyudmyla, Tulai Oksana. SOCIAL RESPONSIBILITY OF BUSINESS IN THE CONDITIONS OF GLOBAL MILITARY CHALLENGES ...	10
Grytsenko Andrii, Grytsenko Olena. NEW CHALLENGES TO THE COMPETITIVENESS OF THE UKRAINIAN ECONOMY	13
Ivaniuk Ulana. DIGITALIZATION AS A GLOBAL MEGATREND OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT	16
Kapiton Alla. INFORMATION SUPPORT OF THE PERSONNEL MANAGEMENT SYSTEM	18
Mykhalchyshyn Nataliia, Hoshovska Oksana, Trevoho Olena. «GREEN ECONOMY» IS A CONDITION FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT	21
Levytska Olha. TRANSFORMATION OF THE SECURITY SYSTEM OF UKRAINE UNDER THE INFLUENCE OF EXTERNAL CHALLENGES AND INTERNAL THREATS	23
Golovii Viktor. CONCEPTUALIZING BUSINESSES' RESPONSES IN WAR'S CONTEXT IN UKRAINE: COMPETITIVENESS OR RESILIENCE?	26
Азьмук Надія. ТРУДОРЕСУРСНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ: ВИКЛИКИ ВІЙНИ.	29
Андрос Світлана, Герасимчук Василь. ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ РАЙОНІВ ПОЛЬЩІ У РАМКАХ ЄДИНОЇ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ ЄС	31
Антонюк Валентина. НАСЛІДКИ ВІЙНИ В УКРАЇНІ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ ТА ЇЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ	34
Афендікова Наталія. ОРГАНІЗАЦІЙНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ КРАЇНИ В ПЕРІОД АГРЕСІЇ	38
Ахновська Інна, Болгов Владислав. ВИДИ ДЬЮ ДІЛІДЖЕНС У СУЧАСНІЙ ВІТЧИЗНЯНІЙ ПРАКТИЦІ	42
Бабенко Дмитро. РОЛЬ ДОСЛІДНИЦЬКИХ УНІВЕРСИТЕТІВ У ІННОВАЦІЙНОМУ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ.....	45
Брінцева Олена. РОЗВИТОК СПІВРОБІТНИЦТВА МІЖ УКРАЇНСЬКИМИ ТА ПОЛЬСЬКИМИ УНІВЕРСИТЕТАМИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ЗАГРОЗ	48
Варналій Захарій. ЗМІЦНЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ ТА ПОВОЄННОГО ЧАСУ	51
Вольвач Олена. ЕЛЕКТРОННІ ПЛАТІЖНІ СИСТЕМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	57

Голованенко Микола. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ТЕХНІЧНІ АСПЕКТИ ЗАСТОСУВАННЯ БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЙ	60
ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ	63
Діченко Анна. ОПТИМІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ В СУЧАСНИХ РЕАЛІЯХ.....	66
Дяків Андрій. ВИКОРИСТАННЯ БЛОКЧЕЙН ТЕХНОЛОГІЙ НА ВУГЛЕЦЕВИХ РИНКАХ.....	69
Євсєєва-Северина Ірина, Скопенко Наталія. ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ НА ДІЯЛЬНІСТЬ КОМПАНІЙ.....	72
Заваженко Андрій. ІНСТИТУЦІЙНЕ СЕРЕДОВИЩЕ ЯК СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ НАЦІОНАЛЬНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ СИСТЕМ	75
Задоя Анатолій. ПОЛІТИЧНІ АМБІЦІЇ ТА ЕКОНОМІЧНІ РЕАЛІЇ: ЧИ МОЖЕ РОСІЯ СТАТИ СВІТОВИМ ЛІДЕРОМ?	78
Ілюхіна Василина. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	81
Ільїчов Антон. СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ КОМУНАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ	85
Кіндзерський Юрій. ВИКЛИКИ ПОВОЄННОЇ РЕІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ УКРАЇНИ	88
Колосов Андрій, Шевцов Артем, Крамчанінова Майя. ПРОБЛЕМАТИКА ПЛАНУВАННЯ ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	92
Костишина Тетяна, Костишина Анна, Раупов Рустам. ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЗМІН ...	96
Красота Олена. МАКРОЕКОНОМІЧНА СТАБІЛЬНІСТЬ ЯК СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ	99
Кузьома Олена. ВРАХУВАННЯ КУЛЬТУРНИХ ФАКТОРІВ ПРИ ВИХОДІ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА РИНОК ПРОДУКТІВ ДИТЯЧОГО ХАРЧУВАННЯ КАНАДИ.....	102
Кундєєва Галина, Мартинюк Людмила. РЕЛОКАЦІЯ ЯК СПОСІБ ВІДНОВЛЕННЯ ТА ПІДТРИМКИ БІЗНЕСУ У ПЕРІОД АГРЕСІЇ.....	106
Курінський Дмитро. ВНУТРІШНЯ, ГЛОБАЛЬНА ТА РЕГІОНАЛЬНА ПРОДОВОЛЬЧА І ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ В УМОВАХ АГРЕСІЇ.....	109
Леонтович Сергій, Кір'ян Світлана. ПОДАТКОВІ НОВАЦІЇ ПЕРІОДУ ВОЄННОГО СТАНУ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ	113
Литвиненко Тетяна. ОСВІТА В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОЇ АГРЕСІЇ	117

Лісна Дар'я, Бобирь Ольга. АНАЛІЗ ДИНАМІКИ МІНІМАЛЬНОЇ ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ ТА ПРОЖИТКОВОГО МІНІМУМУ В УКРАЇНІ ДЛЯ ПОДОЛАННЯ СТАГНАЦІЙНИХ ЯВИЩ В ЕКОНОМІЦІ.....	121
Лозова Ганна, Клименко Вікторія, Кожолянко Ігор. РЕГІОНАЛЬНА ТРАНСФОРМАЦІЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ВОЄННОЇ АГРЕСІЇ	124
Лопушняк Галина, Кравчук Оксана, Варіс Ірина. ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ІНДУСТРІЇ 4.0 ДЛЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ	129
Мазур Наталія. КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТИМЧАСОВО ПЕРЕМІЩЕНИХ ЗАКЛАДІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ: ВСТУП-2022	133
Махсма Марія, Козлов Євген. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ВИЩОЇ ОСВІТИ В УКРАЇНІ	137
Мацур Сергій. АНАЛІЗ КОНТРОЛЬОВАНИХ ОПЕРАЦІЙ В УМОВАХ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ	141
Микитюк Оксана, Онисенко Тетяна, Петренко Катерина. РИНОК ПРАЦІ В УМОВАХ ВІЙНИ ТА ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД	144
Молдаван Любов. ПРОДОВОЛЬЧА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ В ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА СПОСОБИ ЇХ ВИРІШЕННЯ	150
Мульська Ольга. ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ТА ВИМУШЕНА МІГРАЦІЯ В УМОВАХ ВІЙНИ.....	153
Нагачевська Тетяна. ІНСТИТУЦІЙНЕ СПРИЯННЯ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО БІЗНЕСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	157
Обіход Тетяна. ЗАСТОСУВАННЯ ХМАРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОСТІ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ І ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ.....	161
Олійник Лариса. ОПОДАТКУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	165
Парубець Стефанія. ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ ЯК ФАКТОР ПОСИЛАННЯ СТІЙКОСТІ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ НЕСТАБІЛЬНОСТІ	169
Полянська Алла, Кащенко Юрій. АКТУАЛЬНІСТЬ АСИНХРОННОЇ КОМУНІКАЦІЇ В УМОВАХ ВІДДАЛЕНОЇ РОБОТИ.....	173
Пушак Ярослав, Трушкіна Наталія. ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ДЕРЖАВИ В УМОВАХ ЦИФРОВИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ.....	177
Рисін Марія, Бабич Олександр. ЗАСТОСУВАННЯ БЛОКЧЕЙН ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ЕЛЕКТРОННОГО УРЯДУВАННЯ.....	181
Розбейко Кирило. ЦИФРОВИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ У ІТ ОРГАНІЗАЦІЯХ ЯК ДОПОМІЖНИЙ ЗАСІБ ПІД ЧАС ВІДДАЛЕНОЇ РОБОТИ.....	184

Свідерська Світлана. ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ПОВЕДІНКУ СПОЖИВАЧА НА ПРИКЛАДІ РИНКУ КОСМЕТИЧНИХ ПРОДУКТІВ.....	188
Солодаренко-Літковська Регіна. ТАЛАНТ-МЕНЕДЖМЕНТ ЯК КЛЮЧОВИЙ ФАКТОР РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ	191
Тарновецька Яна, Бобирь Ольга. ДОСЛІДЖЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ВІТЧИЗНЯНОГО БІЗНЕСУ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ	195
Трегубов Олександр. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДТРИМКИ СОЦІАЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА.....	198
Тужилкіна Оксана. ТРАНСФОРМАЦІЯ МОТИВАЦІЙНИХ УСТАНОВОК В СФЕРІ ПРАЦІ ЗА УМОВ ВОЄННОГО КОНФЛІКТУ	202
Тулуш Леонід, Радченко Оксана. ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА АГРОСЕКТОРУ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ.....	205
Фенюк Яна. ІНВЕСТИЦІЙНА СКЛАДОВА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНИ В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД.....	209
Ципліцька Олена. БІОЕКОНОМІКА ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ НАПРЯМ РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ	212
Чеберяко Оксана. СОЦІАЛЬНА БЕЗПЕКА ЛЮДИНИ В УМОВАХ ВІЙНИ..	216
Чинчик Анатолій, Іванишина Галина, Голубка Степан. ПОДАТКОВА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СТИМУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙ	220
Шевченко Володимир. Діджиталізація В СИСТЕМІ РЕГУЛЮВАННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ КРИЗИ.....	223
Шовкун Інна. ЧИННИКИ СТРУКТУРНИХ ДЕФОРМАЦІЙ У КОНТЕКСТІ ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ ТА СВІТУ	226
Юрченко Вікторія. СТРАТЕГІЧНІ ЗАСАДИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ В ПЕРІОД АГРЕСІЇ.....	229

Лозова Анна,
канд. екон. наук, доцент,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка
Клименко Вікторія,
канд. екон. наук, доцент,
Національний авіаційний університет,
Кожолянко Ігор,
магістр,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка

РЕГІОНАЛЬНА ТРАНСФОРМАЦІЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ВОЄННОЇ АГРЕСІЇ

Ключові слова: регіональна трансформація, ринок транспортно-логістичних послуг, цифрова трансформація, регіон, «розумний» транспорт.

Lozova Ganna,
PhD, Associate Professor,
Taras Shevchenko National University of Kyiv
Klymenko Viktoriia,
PhD, Associate Professor,
National Aviation University
Kozholianko Ihor,
Master's student,
Taras Shevchenko National University of Kyiv

REGIONAL TRANSFORMATION OF THE MARKET OF TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES IN UKRAINE DURING THE PERIOD OF MILITARY AGGRESSION

Keywords: regional transformation, market of transport and logistics services, digital transformation, region, "smart" transport.

Повномасштабне російське вторгнення у 2022 року спричинило важкі втрати для України, насамперед – це людські жертви та масові вбивства мирного населення та військових, руйнація економіки, бізнесу та інфраструктуру. Станом на 24 вересня 2022 року 70% українців фінансово постраждало через повномасштабну війну [1]. За оцінками експертів, Україна вже втратила 30-50% виробничих потужностей, що розташовані на півдні та сході країни. Лише 1% українських компаній досі не понесли збитків через воєнні дії [2]. Вартість відбудови України та її економіки, за оцінками Світового банку, Єврокомісії та українського уряду, сягає близько 349 мільярдів доларів США [3].

Російсько-українська війна щодня болісно позначається на всій світовій економіці. Ставить нові важкі виклики для глобальних ринків, в тому числі ринку транспортно-логістичних послуг. Через запровадження багатьма країнами, зокрема: країнами ЄС, США, Великобританією, Канадою, Норвегією, Японією санкцій проти росії суттєвих змін зазнала міжнародна логістика, фактично призупинилися експортно-імпортні відносини та вантажопотоки до та з росії. Іншими країнам світу через закриття свого повітряного простору для росії довелося вибудовувати нові логістичні маршрути, які значно збільшили час вантажоперевезень та їх вартість.

В умовах погіршення економічної ситуації внаслідок російсько-української війни в усіх країнах світу гостро постає питання виживання транспортно-логістичних підприємств, забезпечення їх стійкості та конкурентоспроможності в сучасному світі. Особливі виклики постали перед українськими транспортно-логістичними підприємствами, оскільки вони мають забезпечити надійну та безпечну логістику для доставки зброї та обладнання для Збройних сил України, гуманітарної допомоги та медикаментів в Україну в умовах значного руйнування транспортної інфраструктури (знищення аеропортів, блокади морських портів, руйнування українських автодоріг та мостів, бомбардування росією залізничних колій). Окреслене коло проблем вимагає нових підходів до регіональної трансформації ринку транспортно-логістичних послуг України, в тому числі цифрової трансформації на рівні регіонів для забезпечення національної конкурентоспроможності.

Ринок транспортно-логістичних послуг представляє собою систему організаційно-економічних, комерційно-правових, фінансових та інформаційних відносин між усіма його учасниками з приводу здійснення повного спектру операцій з матеріальними потоками (завантажування-розвантажування, зберігання (розфасовка, комплектація, упакування, складування), страхування, митне оформлення, розрахункові операції, інформаційно-документальне забезпечення) щодо транспортування вантажів і пасажирів для обслуговування потреб економіки як на місцевому та регіональному, так і національному та міжнародному рівнях.

Російське вторгнення в Україну кардинально змінило тренди на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг. Так, до 24 лютого 2022 року основними чинниками, що впливали на ринок, були: розбудова транспортної інфраструктури, оптимізація ланцюгів поставок, розширення номенклатури (асортименту) вантажів та географії перевезень під впливом глобалізації світової економіки, глобальна пандемія COVID-19. Російсько-українська війна актуалізувала нові тренди та тенденції як для міжнародного, так і українського транспортно-логістичного ринку. Через ведення бойових дій, відбувається щоденне руйнування транспортної інфраструктури України як транзитної держави. Кораблі України з експортною продукцією систематично блокуються росією в Чорному морі. Нехтуючи морським правом, російськими військовими захоплюються в полон та беруться в заручники члени екіпажу торговельних суден. Зокрема, на території Маріупольського морського

торгівельного порту військовими російської федерації було взято в заручники членів екіпажу суховантажу «Blue Star-1» під прапором Ліберії [4].

Через введення міжнародних санкцій щодо росії та білорусі відбулися суттєві зміни на ринку повітряних, морських, автомобільних та залізничних перевезень, у т.ч. контейнерних перевезень. Змінилась структура і географія вантажопотоків, а також склад основних гравців ринку. Через порушення міжнародних норм і правил постала проблема реструктуризації регіональних та міжнародних урядових організацій, що регулюють ринок транспортно-логістичних послуг. Насамперед йдеться про виключення росії з Міжнародної морської організації, Міжнародної організації цивільної авіації, Організації співробітництва залізниць та Дунайської комісії, оскільки росія нехтує питаннями безпеки на транспорті, руйнуючи транспортну інфраструктуру та обстрілюючи рухомий склад, мінуючи Чорне море та водні басейни річок, блокуючи порти, беручи в полон екіпажі торговельних суден, приймаючи рішення про не повернення взятих в лізинг літаків та не маючи можливості проводити обслуговування повітряних суден внаслідок відсутності запасних частин та обладнання для авіакомпаній. Наприклад, у квітні 2022 року відбулося засідання керівних органів Організації співробітництва залізниць для обговорення питань припинення перевезень з росією та виключення її представників від участі у міжнародних організаціях, і позбавлення права приймати будь-які рішення [5]. Війна в Україні, нові санкції призвели до збільшення часу транзиту та загального скорочення пропускної спроможності транспортної системи.

Провідні транспортно-логістичні компанії світу розробляють нові додаткові маршрути сполученням Європа-Азія. Зміна логістичних маршрутів відбувається також внаслідок перебоїв поставок певних товарів. Також виникла необхідність у побудові нових логістичних маршрутів для перевезення вантажів з України до Європи автомобільним та залізничним транспортом через блокування росією українських морських портів та зруйнування аеропортів. Війна в Україні викликала глибоку кризу в глобальних ланцюгах поставок.

Для подолання дії негативних факторів на український ринок транспортно-логістичних послуг нами запропоновано провести його регіональну трансформацію шляхом, насамперед, цифровізації транспортної системи та впровадження цифрових технологій на транспорті. Метою цифрової трансформації транспортної системи у регіонах є забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом координації руху транспорту на дорогах, моніторинг небезпечних перехресть та транспортних магістралей, паркувальних майданчиків; виявлення порушень Правил дорожнього руху, керування роботою світлофорних об'єктів; оперативне реагування на аварії тощо.

Транспорт і логістика є тими галузями, на нашу думку, де економічний ефект від цифрової трансформації найвідчутніший. Транспортна система найбільш сприйнятна для впровадження таких цифрових технологій, як: інтернет речей, безпілотні та мобільні технології (самокеровані машини), технології

ідентифікації, блокчейн, великі дані, безпаперові технології, дрони (безпілотні літальні апарати), роботизовані системи, штучний інтелект і нейромережі.

Впровадження роботизованих систем є виправданим на автомобільному і залізничному транспорті для проведення регламентних робіт на станціях технічного обслуговування. Автоматизація транспортних процесів включає використання систем допомоги щодо керування транспортними засобами, так і програмного забезпечення транспортних перевезень (Transport management system (TMS)). Автоматизовані системи допомоги водієві щодо керування автомобіля представлені адаптивним круїз-контролем і функцією допомоги руху в межах смуги. Повна автоматизація включає також моніторинг навколишнього середовища та виявлення особливих умов водіння.

Цифровізація транспорту є однією з основних складових проекту «Smart City». ключовою ідеєю якого є створення «єдиного міста»; акценту увагу на такому типі міського розвитку, що стимулює, насамперед, підприємницьку діяльність (business-led urban development).

Отже, для цифрової трансформації транспортної сфери України на регіональному рівні доцільним є вдосконалення громадського транспорту для заохочення населення надання йому переваги над особистим транспортом. Реалізація проекту «розумний транспорт» допоможе більш ефективно використовувати транспорту мережу регіону, використовуючи інформаційні, комунікаційні та управлінські технології, вбудовані в транспортний засіб або об'єкт транспортної інфраструктури.

Доцільно розробити і впровадити регіональні дорожні карти цифрових трансформацій транспорту як одного з провідних секторів економіки та ключової сфери життєдіяльності. При цьому необхідно враховувати економічний розвиток, стан транспортної інфраструктури, підключеність до супутникового/оптичного інтернету, чисельність населення, вантажну базу кожного регіону.

Для здійснення заходів в межах реалізації програми цифрової трансформації транспортної системи у регіонах нами пропонується залучення головним чином коштів не тільки із державного бюджету та фінансування з боку українських підприємств на основі принципів державно-приватного партнерства, що досить важко реалізувати в умовах воєнного часу, але звернення до міжнародних організацій, залучення коштів країн-партнерів та міжнародних донорів.

Список використаних джерел

1. Пилипів І. Більше ніж 70% українців фінансово постраждало через повномасштабну війну – опитування. //Економічна правда. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/24/691827/> (дата звернення 23.09.2022).

2. Шевчук С. Вісім світових економістів пояснюють, як правильно відбудувати Україну після війни. URL: <https://forbes.ua/inside/dosvid->

povoennoi-evropi-ta-postkomunistichnoi-polshchi-antiprikladi-afganistanu-ta-iraku-rogoff-gorodnichenko-guriev-ta-aykhengrin-rozpovili-shcho-dopomozhe-shvidkiy-rekonstruktsii-ukraini-12042022-5385?utm_source=Telegram&utm_medium=post (дата звернення 23.09.2022).

3. Салліван А., Ржеутська Л. Як війна вплинула на економіку України.// Електронний ресурс]. URL: DW <https://www.dw.com/uk/ak-vijna-vplinula-na-ekonomiku-ukraini/a-63093916> (дата звернення 23.09.2022).

4. Денисова Л. Російські окупанти захопили в полон екіпаж ще одного судна. URL: <https://zn.ua/ukr/UKRAINE/rosijski-okupanti-zakhopili-v-polon-ekipazh-shche-odnoho-sudna-denisova.html> (дата звернення: 23.09.2022).

5. ОСЗ може розглянути питання ізоляції РЖД у квітні. URL: <https://www.railinsider.com.ua/osz-mozhe-rozglyanuty-pytannya-izolyacziyi-rzhd-u-kvitni/>(дата звернення: 23.09.2022).

6. Кабінет Міністрів України: Постанова від 5 серпня 2020 р. № 695 «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки». URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/regionalna-politika/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/derzhavna-strategiya-regionalnogo-rozvitku-na-2021-2027-roki-ta-plan-zahodiv-z-yiyi-realizaciyi> (дата звернення: 23.09.2022).