

Міністерство освіти і науки України  
Хмельницький національний університет  
Академія економічних наук України  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка  
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна  
Університет банківської справи  
ДВНЗ «Київський національний економічний університет  
імені Вадима Гетьмана»  
Криворізький державний педагогічний університет  
Вроцлавський університет науки і технологій, м. Вроцлав, Польща  
Вільнюський університет, м. Вільнюс, Литва  
Тбіліський державний університет імені Іване Джавахішвілі, м. Тбілісі, Грузія



# МАТЕРІАЛИ

VII Міжнародної науково-практичної конференції

## **«СТРАТЕГІЇ, МОДЕЛІ ТА ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ СИСТЕМАМИ» SMTESM-2020**

*8-9 жовтня 2020 року*

*Хмельницький*

Стратегії, моделі та технології управління економічними системами /  
Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (8-9 жовтня 2020  
р., м. Хмельницький). – Хмельницький: ХНУ, 2020. – 404 с.

Видання містить матеріали доповідей учасників VII Міжнародної науково-практичної конференції «Стратегії, моделі та технології управління економічними системами», що відбулася 8-9 жовтня 2020 р. у м.Хмельницький. Із надісланих матеріалів редакційним комітетом конференції до друку рекомендовано 91 тез доповідей від авторів із 41 установи, організації, компанії та закладів вищої освіти України та зарубіжжя. Відповідальність за зміст окремих публікацій, їх орфографію та якість рисунків несуть автори тез.

### ***Редакційний комітет конференції:***

#### **Відповідальні редактори:**

***Хрущ Ніла Анатоліївна*** – завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького національного університету, доктор економічних наук, професор, академік Академії економічних наук України;

***Квасницька Раїса Степанівна*** – професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького національного університету, доктор економічних наук, професор;

***Григорук Павло Михайлович*** – завідувач кафедри автоматизованих систем і моделювання в економіці Хмельницького національного університету, доктор економічних наук, професор, академік Академії економічних наук України.

#### **Члени редакційного комітету:**

***Донченко Тетяна Віталіївна*** – доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького національного університету, кандидат економічних наук;

***Гордєєва Тетяна Анатоліївна*** – старший викладач кафедри фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького національного університету;

#### **Технічний секретар редакційного комітету:**

***Більовський Костянтин Едуардович*** – доцент кафедри автоматизованих систем і моделювання в економіці Хмельницького національного університету, кандидат економічних наук, доцент.

*Ільченко С.В.*

*доктор економічних наук, професор,*

*завідувачка відділу ринку транспортних послуг,*

*Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень*

*НАН України,*

*Мартинюк О.А.*

*доктор економічних наук, доцент,*

*професор кафедри менеджменту*

*Міжнародний гуманітарний університет (м. Одеса, Україна)*

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СУЧАСНИХ СТРАТЕГІЙ  
МОДЕРНІЗАЦІЇ КЛЮЧОВИХ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО  
РЕГУЛЮВАННЯ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Транспортна система України є важливою складовою національної економіки, тому що має потужний ресурс і впливає на рівень розвитку країни та визначає її місце в світовій економіці. Транспорт відіграє пріоритетну роль у забезпеченні розвитку міжнародних економічних відносин і надає унікальну можливість для організації конкурентоздатних транзитних маршрутів, оскільки Україна має вигідне економіко-географічне і геополітичне положення. Вона розташована у безпосередній близькості до технологічно розвинутих держав Східної Європи. 19 адміністративно-територіальних одиниць країни мають вихід на державні кордони, загальна довжина яких складає майже 7000 км, морські виходи до країн Середземномор'я та проходи до країн басейну Індійського океану [1, 4].

Мультиmodalьні перевезення в Україні не набули необхідного розвитку через низку причин, серед яких є такі:

- 1) недосконалість нормативно-правового врегулювання питань мультиmodalьних перевезень;
- 2) високий рівень зношеності основних засобів та недостатня кількість рухомого складу за сучасними стандартами;

3) втрата традиційних транзитних вантажопотоків;

4) відсутність комплексного підходу до розвитку мультимодальних перевезень, низький рівень контейнеризації та неефективне впровадження систем управління якістю та моніторингу їх дотримання;

5) недостатній рівень координації та планування видів транспорту, відсутність розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних операторів та недостатній рівень впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників;

6) низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в галузі транспорту а також низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій;

7) тенденція до зниження ефективності використання пропускної спроможності залізничної інфраструктури та відсутність ефективної системи габаритно-вагового контролю та належного рівня відповідальності за порушення вимог щодо габаритно-вагового контролю;

8) недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на окремих ділянках внутрішніх водних шляхів паспортним характеристикам;

9) низька економічна привабливість використання судновласниками українського прапора;

10) високі ризики мультимодальних операторів при організації таких перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту тощо . Проблемним аспектом тут є необхідність для експедитора (оператора) брати на себе відповідальність за дії третіх сторін у міжнародному сполученні і нести високі ризики, забезпечуючи комунікацію та синергію в рамках мереж логістичних центрів міжнародних транспортних коридорів.

11) неоптимальна структура парку автобусів та вантажних автомобілів та недостовірна статистика автомобільних перевезень;

12) диспропорція між рівнями розвитку потужностей портів по переробці вантажів та залізничної інфраструктури;

Практичний зміст державного регулювання змішаних перевезень вантажів відображають певні механізми. Як конкретні інструменти цільового впливу на певну галузь із забезпеченням її функціональності. Зокрема, це функції державного рівня (економічна, оборонна, соціально-політична, культурна, інтеграційна) і спеціалізовані функції (переміщення, господарювання, технологізації, структурного системоутворення, соціоврівноваження, ціноутворення, самоідентифікації).

В економічній науці існують різні підходи до розподілу механізмів державного регулювання. У таблиці 1 представлений підхід, який найбільш оптимально допоможе створити комплементарну інтегровану систему механізмів регулювання для стратегічного розвитку напрямку змішаних перевезень вантажів в Україні [1, 2, 3, 4].

Таблиця 1 - Система механізмів державного регулювання змішаних перевезень вантажів

Група механізмів	Перелік інструментального впливу
Нормативно-правові формування і розвиток правової основи регулювання	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Законодавство загальної дії</li> <li>- Програмно-цільові документи</li> <li>- Стратегії, концепції розвитку</li> <li>- Міжнародні нормативно-правові акти (особливо квоти і стандарти щодо впливу на довкілля, матеріально-технічного стану інфраструктурних об'єктів)</li> <li>- Транспортне законодавство</li> </ul>
Регуляторні орієнтовані на розвиток бізнесу	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ліцензування (на право надання послуг)</li> <li>- Стандартизація, сертифікація, квотування</li> <li>- Санкції, штрафи за порушення норм</li> <li>- Тарифи, цінові обмеження</li> <li>- Вимоги на пільгове обслуговування</li> <li>- Вимоги інклюзивного обслуговування</li> <li>- Угоди про будівництво і подальше обслуговування доріг (OPRC – Output and Performance-based Road Contract)</li> <li>- Контроль якості послуг, дотримання стандартів матеріально-технічного забезпечення, логістичних мереж</li> <li>- Захист прав споживачів</li> </ul>

Продовження таблиці 1

<p>Фінансові форми розвитку фінансового забезпечення</p>	<p>– і</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Бюджетне фінансування розбудови й удосконалення транспортної інфраструктури, особливо доріг</li> <li>- Бюджетне фінансування, дотування, субсидіювання (як правило, громадського транспорту) суб'єктів і споживачів послуг, надання субвенцій місцевим бюджетам</li> <li>- Функціонування дорожнього фонду, різних фондів розвитку і позабюджетного фінансування</li> <li>- Ставки податків, податкові пільги</li> <li>- Соціальні платежі суб'єктів бізнесу (мінімальна заробітна плата, інші мінімальні соціальні стандарти)</li> <li>- Кредитування (спеціальні кредитні програми, пільги)</li> <li>- Обов'язкове страхування</li> <li>- Державні замовлення і закупівлі</li> <li>- Інвестиційне стимулювання</li> <li>- Кредитування міжнародних організацій</li> </ul>
<p>Інституціональні форми підтримки інституціонального середовища розвитку</p>	<p>– і</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Політика у сфері транспорт та транспортних засобів, що реалізується системою органів державної влади</li> <li>- Державно-приватне партнерство</li> <li>- Соціальний діалог (захищеність кадрів)</li> <li>- Підтримка різних форм самоорганізації суб'єктів (бізнесу, споживачів)</li> <li>- Підтримка комерційних проектів співпраці суб'єктів – кластерів, бізнес-інкубаторів, стартапів і т. д.</li> <li>- Міжрегіональне співробітництво (на рівні територіальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування країни)</li> <li>- Міждержавне, транскордонне співробітництво – проекти, програми, гранти (особливо щодо розбудови глобальної транспортної системи)</li> </ul>
<p>Ринкові створення економічного середовища певними конкурентними умовами</p>	<p>– з</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Практика природних монополій, діяльності державних підприємств</li> <li>- Структурні зміни на ринку послуг за критеріями власності, розміру підприємства, асортименту послуг і т. д.</li> <li>- Формування ринку автотранспортних послуг</li> <li>- Забезпечення конкурентних умов, антимонопольні заходи</li> <li>- Забезпечення співпраці різних видів автомобільного транспорту</li> <li>- Забезпечення співпраці автомобільного транспорту з іншими видами транспорту</li> <li>- Забезпечення співпраці суб'єктів автомобільного транспорту з суб'єктами господарювання суміжних сфер (особливо, виробничої)</li> <li>- Право власності (оренда, концесії)</li> </ul>
<p>Зовнішньоторговельні підтримка міжнародної діяльності</p>	<p>–</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Комплекс усіх механізмів, орієнтованих на регулювання міжнародних послуг та матеріально-технічного супроводу</li> <li>- Експорт та імпорт послуг</li> <li>- Митні платежі</li> <li>- Процедури перетину державного кордону</li> </ul>

Кінець таблиці 1

Кадрові – кадрове забезпечення	- Державне замовлення на підготовку фахівців і робітників сфери - Державне замовлення на підвищення кваліфікації, перекваліфікацію управлінських кадрів у сфері - Мотивація праці у сфері
Інноваційні орієнтовані на впровадження і продукування новітніх технологій	- Стимулювання виробничих, екологічних, соціальних (інклюзивних) інновацій - Науково-дослідна і дослідно-конструкторська діяльність
Інформаційні формування розвитку інформаційного супроводу регулюючих впливів	- Статистична звітність, відображення реальних обсягів надання послуг - Моніторинг діяльності в сфері, вибіркові обстеження - Соціологічні опитування суб’єктів і споживачів - Оцінювання дорожнього трафіку, навантажень на об’єкти автотранспортної інфраструктури

Групи механізмів можуть бути адаптованими до інших сфер регулювання, але тоді їх перелік може коригуватись. Цілісно вони повинні утворювати єдиний інтегрований механізм з ознаками субсидіарності та компліментарності.

### *Література*

1. Кириченко Г.І. Сучасні тенденції розвитку мультимодальної системи перевезення вантажів / Г.І. Кириченко, О.Г. Стрелко, Ю.А. Бердніченко, О.В. Петриковець // Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: технічні науки. URL:

[http://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2019/3\\_2019/part\\_2/28.pdf](http://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2019/3_2019/part_2/28.pdf) (дата звернення: 01.10.2020).

2. Курган М.Б. Досвід експлуатації контрейлерних поїздів у внутрішньому та міжнародному сполученні / М.Б. Курган // Українська залізниця. 2016. - № 12 (42). - С. 49–53.

3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (Проект). URL: <https://mtu.gov.ua/news/28581.html>. (дата звернення: 01.10.2020).

4. Собкевич О. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні / О.Собкевич, О. Ємельянова // *Аналітична записка. Інститут стратегічних досліджень*. 2011. - С.6-11.

***Красота О.В.***

***кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економічної теорії, макро- і мікроекономіки,  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка***

### ***СОЦІАЛЬНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ МІСІЇ СОЦІАЛЬНОЇ ІНКЛЮЗІЇ***

В сучасних умовах загальної економічної нестабільності, що посилюється через новітні виклики COVID-19, загрозу екологічної кризи, незавершеність військових дій на Сході України, політичну турбулентність тощо держава демонструє обмежені можливості належним чином виконувати свої функції. Звідси виникає гостра потреба пошуку нових підходів для вирішення низки економічних і соціальних проблем. Таким новим підходом може стати соціальна інклюзія, а ефективним інструментом реалізації її місії – соціальне підприємництво.

Концепція соціальної інклюзії є відносно новою, хоча протягом останніх чотирьох десятиліть вона розвивалась паралельно з ідеями забезпечення соціальних прав і підвищення добробуту населення. Наприкінці 1980-х років ця концепція була прийнята Європейським Союзом як ключове поняття соціальної політики і в багатьох випадках замінила концепцію бідності.

Україномовний термін «інклюзія» походить від англійського «inclusion» й дотепер не має універсального визначення. У найбільш спрощеному розумінні термін «соціальна інклюзія» означає залучення в різні сфери життя суспільства усіх його членів без будь-яких відмінностей і обмежень.

Узагальнення теоретичних підходів до поняття соціальної інклюзії дає підстави визначати її як спосіб усунення бар'єрів, якими є економічна