

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
МУКАЧІВСЬКА МІСЬКА РАДА  
МАЛОПОЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ВИТОЛЬДА ПЛЕЦЬКОГО В ОСВЕНЦІМІ  
ХАРКІВСЬКА ГУМАНІТАРНО-ПЕДАГОГІЧНА АКАДЕМІЯ  
СОПОТСЬКА ВИЩА ШКОЛА**



**SOPOCKA  
SZKOŁA WYŻSZA**

**СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ НАУКИ Й ОСВІТИ  
В УМОВАХ ПОГЛИБЛЕННЯ  
ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

**Збірник тез доповідей за матеріалами  
V Міжнародної науково-практичної конференції**

**Мукачево  
15 травня 2025 року**

*Рекомендовано до поширення через мережу Інтернет  
науково-технічною радою Мукачівського державного університету  
(протокол № 3 від «23» травня 2025 р.)*

## **С 91**

**Сучасні тенденції розвитку науки й освіти в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів** : збірник тез доповідей за матеріалами V Міжнародної науково-практичної конференції (15 травня 2025 р., м. Мукачево). Мукачево : Вид-во МДУ, 2025. 530 с.

У збірнику представлено тези доповідей за матеріалами IV Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні тенденції розвитку науки й освіти в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів». Учасниками конференції розглянуто проблеми та перспективи розвитку педагогічної освіти, психолого-педагогічні аспекти професійного становлення особистості, сучасні орієнтири розвитку економіки, управління та інженерії, актуальні проблеми менеджменту, індустрії гостинності, суспільно-географічних та культурологічних досліджень.

Видання розраховане на науковців, педагогів, викладачів, здобувачів вищої освіти, які займаються науково-дослідною роботою.

### **Редакційна колегія:**

**Капітан Л.І.** – д-р істор. наук, професор (голова);

**Туріс І.Ю.** – канд. філол. наук, доцент;

**Пігош В.А.** – канд. екон. наук, доцент;

**Максютова О.В.** – PhD, провідний фахівець ВНТД

Відповідальність за достовірність фактів, власних імен, цитат, цифр та інших відомостей несуть автори публікації.

<b>СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ БІЗНЕСУ В УМОВАХ ПІСЛЯВОЄННОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ</b>	363
МАКСИМЕНКО Д., ТОКАР І. <b>ЦИФРОВІЗАЦІЯ АГРОСЕКТОРУ: АСПЕКТИ АДАПТАЦІЇ АГРАРІЇВ ДО ІННОВАЦІЙ</b>	365
МАКСИМЕНКО Д., ХОМА С. <b>РОЗВИТОК ПІДПРИЄМНИЦТВА В УМОВАХ ЦИФРОВИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ</b>	368
МАТВІЙЧУК С.С., БОКОЧ І.І., АНДРІЙШИН О.О. <b>ПРОЕКТУВАННЯ АДАПТИВНОГО ОДЯГУ З УРАХУВАННЯМ ВИМОГ СПОЖИВАЧІВ</b>	370
МАТВІЙЧУК С.С., ВАРГА В.Д., <b>РОЛЬ ЕКСПЕРТИЗИ СИРОВИНИ У ФОРМУВАННІ СИСТЕМИ ПЕРЕРОБКИ ТЕКСТИЛЬНИХ ВІДХОДІВ</b>	372
МАТВІЙЧУК С.С., МАТВІЙЧУК А.А., КУШНІР Н.П. <b>ПРОЕКТУВАННЯ КОРСЕТНИХ ВИРОБІВ З ЗАСТОСУВАННЯМ ПРОГРАМ ТРИВИМІРНОГО МОДЕЛЮВАННЯ НА ФІГУРИ З ВІДХИЛЕННЯМ ВІД ТИПОВИХ</b>	374
НЕСТЕРОВА С., БЛАК О. <b>ПЛАНУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ</b>	376
НЯГОВСЬКИЙ І. <b>ОЦІНКА ВПЛИВУ ІННОВАЦІЙ НА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОГО ТУРИЗМУ</b>	378
ОДОШЕВСЬКИЙ О.С., ПИТЬОВКА О.Ю. <b>ПРО КОНКРЕТНИЙ КЛАС СТЕПЕНЕВИХ РЯДІВ, ЯКІ Є ЧАСТИННИМИ РОЗВ'ЯЗКАМИ ЛІНІЙНИХ ОДНОРІДНИХ ДИФЕРЕНЦІАЛЬНИХ РІВНЯНЬ <math>k</math>-ГО ПОРЯДКУ ЗІ СТАЛИМИ КОЕФІЦІЄНТАМИ</b>	380
ПЕТРИЧКО М.М., МЕДЕНЦІЙ М.А. <b>ПОДАТКОВІ ВАЖЕЛІ СТИМУЛЮВАННЯ БІЗНЕС-КУЛЬТУРИ</b>	382
РАШКЕВИЧ О.А., ЛІНТУР І.В. <b>ПАРАМЕТРИ ОЦІНЮВАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ ГРОМАДИ</b>	385
РЕМЕЗ В.С., ЛІНТУР І.В. <b>ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО БІЗНЕСУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ</b>	387
РЕСЛЕР М., ЛАЛАК І. <b>ЕТИЧНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В БУХГАЛТЕРІЇ</b>	390
РЕСЛЕР М., ФЕДОРЧУК С. <b>ІННОВАЦІЙНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ В ДЕРЕВООБРОБНІЙ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ</b>	393
РЕСЛЕР М., ЦИГАК О. <b>ПЛАТФОРМИ ЕЛЕКТРОННОЇ ТОРГІВЛІ ЯК ІНСТРУМЕНТ МІЖНАРОДНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА</b>	394
РОМАНЮК Р.І., БЕДЕВЕЛЬСЬКИЙ А.В. <b>МЕТОДИКА ПЛАНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ПІДПРИЄМСТВА</b>	396
РОСОЛА У В., КОЖУШКАНИЧ В. <b>ДРАЙВЕРИ ТА РИЗИКИ БАНКІВСЬКОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ</b>	398
РОСОЛА У В., РОСОЛА А.П. <b>ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ</b>	400
РОСУЛ Р. В., МАКСЮТОВА О. В., КОЗМА А. І. <b>СИСТЕМА ПОГЛЯДІВ НА ВИКЛАДАННЯ ЕЛЕКТРОТЕХНІКИ БЕЗПЕКИ ДЛЯ СТУДЕНТІВ ГУМАНІТАРНОГО НАПРЯМКУ</b>	402
СЕРДЕНКО Т.В. <b>ПЕРСОНАЛІЗАЦІЯ НАВЧАННЯ ЗА ДОПОМОГОЮ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ</b>	404
СЕДОУХОВ К.А., ЗЯБЛОВСЬКА Д.Є. <b>СУЧАСНІ НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСІВ ВИГОТОВЛЕННЯ ШВЕЙНИХ ВИРОБІВ</b>	406
СТЕГНЕЙ М. І., БАТИН М. О., РОМАНЮК С. В. <b>АДАПТАЦІЯ ТА РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ ТА ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ІННОВАЦІЙ</b>	408
ФЕКЕТЕ Т.А., ГОЛОВАЧКО В.М. <b>СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ОБЛІКОВОЇ</b>	411

### РОЗДІЛ 3

## СУЧАСНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, УПРАВЛІННЯ ТА ІНЖЕНЕРІЇ

- вивчити досвід інших громад, які реалізували проекти USAID (наприклад, підтримка молодіжних просторів або агропереробних кооперативів).

**Висновки.** Здійснене дослідження показало, що ресурсний потенціал об'єднаної територіальної громади, як соціально-економічна категорія, має свою складну ієрархічну структуру, компонентну основу якої складає природно-ресурсний, трудовий, матеріально-технічний, інформаційно-інноваційний та фінансово-економічний потенціал, а їх формування та реалізація відбувається під впливом детермінант внутрішнього та зовнішнього середовища, також соціальних, економічних, правових та політичних умов.

Вказані фактори здійснюють прямий та опосередкований вплив на функціонування громад, що, своєю чергою, визначає потенціал їх розвитку. Загалом процес розвитку громади охоплює соціальний розвиток і економічний поступ, що є засобом досягнення першого.

У сучасних умовах економіки знань та підвищення в ній ролі людини саме на рівні територіальної громади може відбуватися максимальна реалізація потенціалу з метою забезпечення розвитку. Говорячи про забезпеченість ресурсним потенціалом Зеленої громади (умовний приклад) слід відмітити, що воно знаходиться на досить високому рівні, що є позитивним для подальшого економічного розвитку даної території.

#### Література:

1. Баценко Л., Мантула В. Оцінка ресурсного потенціалу об'єднаної територіальної громади. *European journal of economics and management*. Volume 5. Issue 1. 2019.
2. Монастирський Г. Л. До питання теоретичної сутності механізму забезпечення економічного й соціального розвитку сільських поселень в системі державного регулювання економіки. *Вісник ТАНГ*: Зб. наук. праць. 2001. Вип. 16, С. 132-136.

УДК 330.332

РЕМЕЗ В.С.

аспірант,

ЛІНТУР І.В.

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки та фінансів  
Мукачівський державний університет

### ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО БІЗНЕСУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Інноваційну діяльність щороку припиняють сотні підприємств. Чинниками, які насамперед перешкоджали здійсненню інноваційної діяльності, були вартісні, а саме: нестача власних коштів, великі витрати на нововведення, недостатня фінансова підтримка держави, високий економічний ризик, тривалий термін окупності нововведень, і звичайно, війна. Також заважала

### **РОЗДІЛ 3**

## **СУЧАСНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, УПРАВЛІННЯ ТА ІНЖЕНЕРІЇ**

недосконалість законодавчої бази, відсутність попиту на продукцію та кваліфікованого персоналу.

В умовах динамічного розвитку сучасного суспільства, глобалізації світової економіки, активізація зовнішньоекономічних торговельних відносин, популяризація туризму серед населення в усьому світі зумовлюють визначальну роль та місце інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності національної транспортної системи України та створенні реальних можливостей її інтеграції до європейської та світової транспортних систем.

Головне завдання держави у сфері функціонування та інноваційного розвитку транспортного бізнесу полягає у створенні умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення через забезпечення доступу до безпечних і сучасних транспортних послуг, перетворення географічних особливостей країни на її конкурентні переваги. Стратегічною метою розвитку транспортного бізнесу є задоволення потреб інноваційного розвитку економіки і суспільства в конкурентоспроможних транспортних послугах.

Досягнення цієї стратегічної мети може бути забезпечено завдяки ефективному розвитку конкурентного середовища у транспортному бізнесі, досягненню передового рівня розвитку техніки і технологій, посиленню уваги до соціальних і екологічних факторів.

Для цього передусім потрібно визначити ті ключові пріоритетні напрями розвитку транспортного бізнесу, за якими країна зможе отримати додаткові економічні та соціальні вигоди, раціонально використовуючи свої фінансові ресурси.

Упродовж останніх років транспортна система України переживає період нестабільності. Стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Водночас скорочення обсягів перевезень пов'язане із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, що заважає доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат.

Рівень розвитку транспортної галузі держави – одна з вагомих ознак її технологічного прогресу. На сьогодні в залишаються невирішеними проблеми транспортного бізнесу, що характеризуються спадом попиту на вантажні та пасажирські перевезення, багаторазовим зростанням цін на матеріальні ресурси, що призводить до значного зниження реальних доходів транспорту; низькою конкурентоспроможністю транспортно-дорожнього комплексу на зовнішньому і внутрішньому ринках; невирішеністю питань щодо джерел фінансування; відсутністю іноземних та вітчизняних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації розвитку транспорту; недостатньою ефективністю функціонування транспортно-дорожнього комплексу, яка пов'язана насамперед із повільним вирішенням питань приведення у

### **РОЗДІЛ 3**

## **СУЧАСНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, УПРАВЛІННЯ ТА ІНЖЕНЕРІЇ**

відповідність з обсягами виконуваної роботи експлуатаційного персоналу та основних фондів, транспортної інфраструктури, а також з утриманням непрофільних для галузі об'єктів, низькими темпами впровадження ресурсоощадних технологій; недосконалістю нормативно-правового забезпечення діяльності транспортно-дорожнього комплексу, повільним вирішенням питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права.

Визначальним фактором, що здатний вивести транспортний бізнес із кризи на техніко-технологічний рівень розвинених країн, є інноваційний розвиток та активне впровадження інноваційних процесів. Процес і термін інноваційного відродження транспортного бізнесу перебувають залежно від обсягів фінансової підтримки інновацій. Потреба пришвидшеного техніко-технологічного розвитку зумовлює перехід на модель інноваційно-інвестиційного розвитку, у якій розроблення та впровадження інновацій стимульовано достатнім інвестиційним забезпеченням.

Важливим фактором, який визначає стан інноваційної діяльності у країні, є її фінансування. Фінансування інноваційної діяльності є складовим елементом фінансової політики держави. Вона має забезпечити створення необхідних передумов для збереження і розвитку науково-технічного потенціалу країни, швидкого й ефективного впровадження новинок в усі галузі економіки, забезпечення його структурно-інноваційної перебудови. У багатьох країнах держава бере на себе від 20 до 50 % національних наукових витрат. Для фундаментальних досліджень зазначений показник набагато вищий (від половини до 2/3) [1].

Основним джерелом фінансування інноваційних витрат транспортного бізнесу залишаються власні кошти підприємств, кошти державного бюджету України та підприємств-замовників інноваційних розробок. Зважаючи на те, що джерелом власних коштів підприємств, що спрямовуються на інноваційну діяльність, є прибуток, стає зрозумілою причина низького рівня інноваційної активності. Більшість підприємств працює збитково, а ті, що отримують прибуток, не поспішають ним ризикувати, адже інноваціям притаманний високий рівень ризику. Саме тому для розвитку інноваційної діяльності доцільно активно розвивати банківський сектор у частині залучення цільових інвестицій, вигідного вкладення вільних фінансових коштів підприємств, фінансування перспективних науково-технічних досягнень.

Дослідження за означеною тематикою показало, що на сьогодні інноваційна діяльність підприємств транспортного бізнесу характеризується негативною динамікою. Показники динаміки роботи транспортної галузі свідчать про загострення проблем, що нагромаджувались у ній упродовж останніх 33 років, які не дають змогу швидко і з мінімальними втратами вийти із кризового стану. Сьогодні ринок транспортних послуг задовольняє тільки базові потреби економіки України та населення у перевезеннях.

### РОЗДІЛ 3

## СУЧАСНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, УПРАВЛІННЯ ТА ІНЖЕНЕРІЇ

**Висновки.** Враховуючи зазначене вище, транспортний сектор перетворюється для держави на чинник ризику, що не піддається точним прогнозам. У разі зволікання із запровадженням ефективних заходів державної політики ймовірна неспроможність транспортної галузі забезпечити в найближчій перспективі потреби економічного зростання країни у перевезеннях, а також потреби населення у пересуванні через подальше зростання платоспроможного попиту, розвиток бізнесу та туризму. Існують ризики повної втрати конкурентоспроможності національної транспортної системи України, які виявлять себе у неспроможності країни брати участь в обслуговуванні основних транснаціональних і трансконтинентальних вантажопотоків між Заходом і Сходом та остаточній втраті транзитного потенціалу. Для покращення ситуації, що склалася у транспортній галузі, пришвидшення її виходу з кризи та надання необхідного імпульсу для подальшого розвитку, потрібно розробити і здійснити низку економічних, структурних, організаційних, технологічних та інституційних перетворень на транспорті. Напрями державної політики мають виходити із завдань євроінтеграції, передбачати всебічну підготовку української транспортної системи до імплементації Угоди про асоціацію з ЄС. При цьому пріоритетами мають стати формування в Україні ефективного конкурентоспроможного ринку транспортних послуг та побудова збалансованої за видами транспорту національної транспортної системи, здатної задовольнити в повному обсязі потреби економіки та населення у перевезеннях, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, а також повною мірою реалізувати транзитний потенціал України.

#### Література:

1. Х. П. Данилків, Х. В. Горбова, О. Я. Побурко, Інноваційний розвиток транспортний системи України. -Науковий вісник НЛТУ України, 2018, т. 28, № 4, ст.31-35.

УДК: 657.1:004.8

РЕСЛЕР М.

доктор економічних наук, професор кафедри обліку,  
оподаткування та маркетингу

ЛАЛАК І.

здобувач вищої освіти ОС «Магістр»  
спеціальності 071 «Облік і оподаткування»  
Мукачівський державний університет

## ЕТИЧНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В БУХГАЛТЕРІЇ

У сучасному інформаційному суспільстві цифрова трансформація охоплює всі сфери економічної діяльності, зокрема бухгалтерський облік. Штучний інтелект (ШІ) – це не лише інструмент автоматизації, але й потужний аналітичний засіб, який дозволяє оптимізувати облікові процеси, підвищити



# МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

89600, м. Мукачево, вул. Ужгородська, 26

тел./факс +380-3131-21109

Веб-сайт університету: [www.msu.edu.ua](http://www.msu.edu.ua)

E-mail: [info@msu.edu.ua](mailto:info@msu.edu.ua), [pr@mail.msu.edu.ua](mailto:pr@mail.msu.edu.ua)

Веб-сайт Інституційного репозитарію Наукової бібліотеки МДУ: <http://dspace.msu.edu.ua:8080>

Веб-сайт Наукової бібліотеки МДУ: <http://msu.edu.ua/library/>