



Міністерство освіти і науки України
ДНУ Інститут модернізації змісту освіти
Луцький національний технічний університет
Львівський торговельно-економічний університет
Закарпатський угорський інститут ім. Ференца Ракоці II
Малопольський державний університет
імені Вітольда Пілецького в Освенцімі (Польща)
Університет прикладних наук в м. Ельблонг (Польща)
Вища Школа Мазовецькая в Плоцьку (Польща)

VIII МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

**ФІНАНСОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
ЗРУШЕНЬ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ**

Збірник тез доповідей



22 березня 2024 р.

**Ministry of Education and Science of Ukraine
Mukachevo State University
Lutsk National Technical University
Lviv University of Trade and Economics
Ferenc Rákóczi II Transcarpathian
Hungarian Institute (Ukraine)
Cavalry Captain Witold Pilecki State University of Malopolska in Oświęcim, Poland
University of Applied Sciences, Elbląg, Poland
Mazovian Academy, Płock,
Poland**

**VIII INTERNATIONAL
SCIENTIFIC
CONFERENCE**

**«FINANCIAL REGULATION OF
CHANGES IN THE ECONOMY OF
UKRAINE»**

22March 2024

Mukachevo

Секція 4. Фінансове регулювання економічних процесів

Боярко І. М., Трушкіна Н. В. ЗЕЛЕНІ ФІНАНСИ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ НАПРЯМ СТАЛОГО ФІНАНСУВАННЯ ЕКОНОМІКИ	129
Братюк В. П., Волкова А. О. СТРАХУВАННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ	132
Братюк В. П., Русин А. В. СТРАХУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ	134
Вовк М. В., Вороблевський В. І. ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДТРИМКИ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АГРАРНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	136
Волкова А., Морека Ю., Локис В. МОДЕЛЮВАННЯ ФІНАНСОВИХ СКЛАДНИКІВ БІЗНЕСУ	139
Гладинець Н. Ю., Волкова А. О., Лазарчик О. В. ПРОБЛЕМИ ГРОШОВОГО ОБІГУ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВІЙНИ	141
Гладинець Н. Ю., Гнідин Т. Р., Білак О. Я. ЕВОЛЮЦІЯ СВІТОВОЇ ВАЛЮТНОЇ СИСТЕМИ	143
Деменко О. Є. ДЕЯКІ ПИТАННЯ СИСТЕМНОСТІ ПОДАТКОВОГО ПРАВА	145
Дульська І. В. ПРОБЛЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ НЕРЕГУЛЯРНИХ ДОХОДІВ ВІД ЦИФРОВІЗОВАНОГО КРЕАТИВНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА	148
Козик І. М., Козик В. Я. ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ	151
Koldovskiy Artem. UKRAINE'S FINANCIAL FUTURE: CBDC AND THE EVOLUTION OF BANKING INFRASTRUCTURE	154
Кузьменко В. М., Гладинець Н. Ю. АНАЛІЗ ЕКОНОМІЧНОЇ СИТУАЦІЇ В УКРАЇНІ ВНАСЛІДОК ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ	157
Москвіна О. Д. ЗМІНИ У ФОРМУВАННІ ДОХОДІВ ДОМАШНІХ ГОСПОДАРСТВ У ПЕРІОД ВІЙНИ	159
Нестерова С. В., Михальчинець Г. Т. ПРОГНОЗУВАННЯ У МОДЕЛЮВАННІ ДІЯЛЬНОСТІ БІЗНЕСУ	162
Павленко А. А., Сташук Д. М. ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ТА ЕФЕКТИВНІ СТРАТЕГІЇ ФІНАНСОВОГО КОНТРОЛІНГУ	164
Переста Х. Я. ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ТА РОЛЬ СТРАХУВАННЯ	166
Петричко М. М., Танчинець Б. Т. ДО ПИТАННЯ ПОДАТКОВОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ	168
Резніков В. В. АНТИІНФЛЯЦІЙНА ПОЛІТИКА ТА ЇЇ НАПРЯМИ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ	170
172Serhii M. Shvets. PUBLIC INVESTMENT AND GROWTH: THE CASE OF A COMMODITY-EXPORTING ECONOMY	172

Секція 5. Фінансові аспекти покращення інвестиційного клімату

Братюк В. П., Зихор Д. О. ПРОБЛЕМА ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ВИРІШЕННЯ	176
Братюк В. П., Русин О. П. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ОСОБИСТОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ	178
Братюк В. П., Якубишин Є. М. КІБЕРБЕЗПЕКА ТА СТРАХУВАННЯ КІБЕРРИЗИКІВ	18
Васарук Р. Г., Ремез В. С., Лінтур І. В. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ТРАНСПОРТУ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ	182
ОГладинець Н. Ю., Лукачина Є.І., Гарагонич Д. І. ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ	185
Іванченко І. В., Діденко Л. В. ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ УКРАЇНИ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ	187
Довгий Д. А. ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ РЕГІОНІВ: ЗЛИТТЯ І ПОГЛИНАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЇЇ ЕФЕКТИВНОСТІ	190
Левицький В. М., Белова І. М. АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ	192

ФІНАНСОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗРУШЕНЬ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

вартість поліса. У 2021 році вартість страхування від кіберризиків зросла на приголомшливі 74%. Це зростання зумовлене збільшенням витрат, таких як: юридична допомога, судові розгляди та виплати викупу хакерам. Страхівка стає все дорожчою, але вона стає все більш необхідною.[2]

Деякі види страхування стає все дуже знайти. До прикладу, деякі страхові компанії відмовляються покривати «атаки, спонсоровані державою», або атаки певних урядів, тісно пов'язаних із хакерськими групами. У 2021 році 21% підтримуваних урядом атак були націлені на споживачів і 79% - на підприємства. Деякі страхові компанії перестали платити за атаки програм-вимагачів. Кількість таких атак зросла на 24% між першим і другим кварталами 2022 року. Страховики не несуть відповідальності за такі атаки, якщо ІТ-інфраструктура клієнта не відповідає певним вимогам і не містить стратегії резервного копіювання та відновлення. Якщо мається на мені покрити кіберризик, то вибір страхової компанії стає дедалі складнішим, оскільки страхові компанії не хочуть брати на себе ризик. Особливо це стосується компаній зі слабкою кібербезпекою. Тому перед тим, як подавати заявку на страхування кіберризиків, найкраще оцінити поточний стан кібербезпеки. Це допоможе заощадити час і гроші та підвищить захист від кібератак [2].

Договори страхування кіберризиків допомагають захиститися від загроз, які можуть призвести до витоку даних, різноманітних поломок обладнання та збитків, понесених страхувальником у результаті цих подій. Зараз страхові компанії практикують лише страхування кіберризиків і не мають стандартизованих страхових продуктів. Загалом в Україні такі договори – рідкість [3].

Основна складність при страхуванні і кіберризиків полягає в усуненні збитку і доказі причинно-наслідкового зв'язку між страховим випадком і заявленим збитком. Крім того, сума збитку повинна бути розрахована і задокументована будь-яким чином. Якщо втрати зазнала безпосередньо компанія-страхувальник, проводиться перевірка, заданням якої є довести або спростувати вторгнення третьої сторони в комп'ютерну систему, дія якої спричинила за собою матеріальний збиток і простої виробництва. У той же час страхова компанія не несе відповідальності за серйозні порушення вимог кібербезпеки співробітниками страхувальника, неправомірні дії страхувальника і дії співробітника, викликані недоліком кваліфікації. На умови страхування впливає велика кількість факторів. Це сфера діяльності компанії, внутрішні бізнес-процеси, характеру конфіденційної інформації (наприклад, фінансові документи, персональних даних), рівень безпеки і захисту даних компанії, ступінь кваліфікації співробітників [3].

Узагальнюючи, кібербезпека стає все більш важливою проблемою в сучасному світі, де все більше аспектів життя та бізнесу переміщується в онлайн-простір. Кібератаки та витоки

ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ПОКРАЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ

даних можуть завдати значної шкоди, як фінансової, так і репутаційної, як для приватних осіб, так і для організацій. Однак важливо зазначити, що страхування кіберризиків не є панацеєю. Воно не може гарантувати повний захист від кібератак, але може допомогти пом'якшити їх наслідки.

Список використаних джерел:

1. ЗУ «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України.» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2163-19#Text>
2. Що змінюється на ринку страхування і кіберризиків? [Електронний ресурс] / Режим доступу <https://www.klikolutions.com.ua/great-info/shho-zminuyetsya-na-rynku-strahuvannya-kiber-ryzykiv/>
3. Пігулка від хакерів: як бізнес захищає себе від кібератак? [Електронний ресурс] / Режим доступу <https://mind.ua/publications/amp/20192978-pigulka-vid-hakeriv-yak-biznes-zahishchae-sebe-vid-kiberatak>

УДК 330.332

**Васарук Р. Г.,
Ремез В. С.,
Лінтур І. В.**

Мукачівський державний університет

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ТРАНСПОРТУ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

Транспорт є однією з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої – необхідна умова стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення, захисту економічних інтересів України.

Сфера транспорту є складною виробничо-економічною і соціальною системою зі своєю внутрішньою, тільки їй властивою територіально-виробничою та функціональною структурою. Вона виступає і як самостійна галузь народного господарства, і як галузь матеріального виробництва, що продовжує процес створення вартості товарів у сфері обігу.

На сьогодні, досить повільно вирішуються питання проведення економічних реформ, оновлення рухомого складу, розвитку державно-приватного партнерства, притоку інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі, не задовольняються в повному обсязі соціальні потреби працюючих в галузі.

ФІНАНСОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗРУШЕНЬ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

Сфері транспорту можуть бути властиві різні типи розвитку: економічний, технічний, технологічний, соціальний. Але найвищою формою кількісно-якісного переходу є організаційно-економічний розвиток, оскільки можливий лише на базі всіх попередніх і враховує їх взаємозв'язок і взаємообумовленість.

Організаційно - економічний розвиток – це процес закономірного поліпшення його складових на основі удосконалення структури та системи управління перевезеннями, механізму конкуренції і невиконаних резервів, що призводять до збільшення попиту на транспортування всіма видами транспорту, підвищення ефективності функціонування та досягнення його відповідності вимогам ринку.

Варто виділити фактори, які позитивно та негативно впливають на формування організаційно – економічного розвитку сфери транспорту.

До числа основних елементів організаційно-економічного розвитку можна віднести:

- прискорення науково-технологічного прогресу;
- підвищення якості обслуговування пасажирів, якості вантажних перевезень;
- удосконалення форм організації праці і технологічних процесів;
- досягнення високого рівня науково-технологічного процесу;
- покращення використання наявного виробничого потенціалу.

На сьогоднішній день організаційно-економічний розвиток підприємств сфери транспорту неможливий без активізації інвестиційної та інноваційної діяльності. В умовах стрімкого розвитку нових технологій інвестиції виступають найважливішим способом забезпечення прогресивних структурних зрушень в економіці, створенні нових конкурентоспроможних господарських систем, а також масової модернізації і реконструкції тих, що діють, врешті-решт вони є домінуючим чинником економічного зростання.

Від технічного стану транспортної інфраструктури, її достатності та оснащеності залежать розвиток економічних відносин, координація роботи підприємств сфери транспорту та його взаємодія з усіма видами транспорту, швидкість та ефективність переміщення транспортних потоків, вартість і якість перевезень, екологічний стан, соціальні питання. Значна частина наявної інфраструктури і технічних засобів, що забезпечують їх функціонування, експлуатуються поза межами встановлених нормативних строків служби і є морально та фізично застарілими. При невисоких техніко-економічних параметрах, низькій надійності щодо експлуатації вони постійно потребують збільшення витрат на технічне обслуговування та ремонт, що здійснюється переважно за рахунок власних коштів підприємств.

Особливого значення в організаційно-економічному розвитку як підприємств сфери транспорту, так і країни в цілому відіграє модернізація та комплексний розвиток



МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

89600, м. Мукачево, вул. Ужгородська, 26

тел./факс +380-3131-21109

Веб-сайт університету: www.msu.edu.ua

E-mail: info@msu.edu.ua, 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/>