

Separate Structural Unit “Khmelnysky Polytechnic Professional College
by Lviv Polytechnic National University” (Ukraine)
Lviv Polytechnic National University (Ukraine)
NOVA Community College (USA)

**ACTUAL PROBLEMS OF MODERN SCIENCE,
TECHNOLOGIES DEVELOPMENT
AND MANAGEMENT**

Thesis of
V Anniversary International Scientific and Practical Conference

Khmelnyskyi, 21th of November 2024

*Dedicated to the bright memory of those, who died for freedom and
independence of Ukraine*

*Khmelnyskyi
2024*

ВСП «Хмельницький політехнічний фаховий коледж
Національного університету «Львівська політехніка» (Україна)
Національний університет «Львівська політехніка» (Україна)
NOVA Community College (США)

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОЇ НАУКИ, РОЗВИТКУ
ТЕХНОЛОГІЙ
ТА МЕНЕДЖМЕНТУ**

Тези доповідей
V Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції

Хмельницький, 21 листопада 2024 р.

*Присвячується Світлій пам'яті всіх тих, хто загинув за свободу та
незалежність України*

Хмельницький
2024

Затверджено та рекомендовано до друку на засіданні Вченої ради Відокремленого структурного підрозділу «Хмельницький політехнічний фаховий коледж Національного університету «Львівська політехніка» (протокол № 2 від 10.12.2024 р.).

Актуальні проблеми сучасної науки, розвитку технологій та менеджменту: збірник тез доповідей Ювілейної V Міжнародної науково-практичної конференції; за заг. наук. ред. д.-ра екон. наук, доц. А. В. Савіцького – Хмельницький, 2024. – 301 с.

Викладено матеріали, розглянуті на конференції, у яких з урахуванням умов військового стану в Україні обговорено особливості новітніх теоретичних і прикладних проблем сучасної науки, розвитку технологій та менеджменту в діяльності вітчизняних та закордонних підприємств. Узагальнено та систематизовано результати науково-прикладних досліджень учених, практиків і викладачів закладів освіти з питань активізації сучасних тенденцій економіки, менеджменту, технологічного забезпечення, альтернативних джерел енергії, автоматизації та механізації виробничих процесів, використання інформаційних технологій, суспільно-політичних відносин, новітніх підходів до вивчення української мови, розвитку фахової передвищої та вищої освіти. Матеріали становлять інтерес і можуть бути корисними для науковців, керівників підприємств, організацій та державних установ, викладачів і слухачів курсів підвищення кваліфікації, студентів вищих навчальних закладів, волонтерів та усіх тих, хто ПРАЦЮЄ НА ПЕРЕМОГУ!!!

Матеріали подано в авторській редакції

Мисак Ю.І. ОПТИМІЗАЦІЯ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ УПРАВЛІННЯ ТАЛАНТАМИ В ІННОВАЦІЙНИХ ОРГАНІЗАЦІЯХ: ПІДХОДИ, МЕТОДИ ТА ВИКЛИКИ СУЧАСНОСТІ	146
Мудра Я.А., Мельник В.В. ОСОБЛИВОСТІ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ	152
Навроцький А.М., Алексєєв І.В. МОНЕТИЗАЦІЯ ЦИРКУЛЯРНОЇ ЕКОНОМІКИ З ПЕРСПЕКТИВАМИ ДЛЯ УКРАЇНИ	156
Наконечна Н.В. ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ВІРТУАЛЬНИХ РИНКАХ	160
Олексієвець Т.І. ІНСТРУМЕНТАРІЙ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО АНАЛІЗУ В ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ МАРКЕТИНГУ. АДАПТАЦІЯ ДОСВІДУ ЧЕСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ	164
Папроцька В.В., Донець Д.М. СТРАТИГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВА	168
Проскурівич О.В., Савицька Д.О. ДІАГНОСТУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ПРИВАТНОГО ПІДПРИЄМСТВА	172
Савіцький А.В. ПЕРЕВАГИ УЧАСТІ У ГРАНТОВИХ ПРОПОЗИЦІЯХ ДЛЯ ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ: УПРАВЛІНСЬКИЙ АСПЕКТ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ОСВІТНЬОГО ПРОЦЕСУ	177
Смігунова О.В., Вишенський С.В., Вареник В.Б. СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ АГРАРНОГО ВИРОБНИЦТВА	182
Царук І.В., Піхняк Т.А. АНАЛІЗ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙ У БІЗНЕСІ	187

РОЗДІЛ 3

АЛЬТЕРНАТИВНІ ДЖЕРЕЛА ЕНЕРГІЇ ТА ЇХ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК ОСВІТИ І НАУКИ

Плахотнюк Р.В. ЗЕЛЕНІ ТЕХНОЛОГІЇ ЯК ОСНОВА ДЛЯ СТІЙКОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ	190
---	-----

Мудра Я.А.

К

*к.е.н., доц., доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету*

Мельник В.В.

*Студентка 3 курсу ОПП 072 “Фінанси, банківська справа,
страхування та фондовий ринок”*

*ВСП “Хмельницький торговельно-економічний фаховий коледж
Державного торговельно-економічного університету”*

ОСОБЛИВОСТІ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ

Глобальний ринок транспортних послуг переживає період фундаментальних трансформацій, що обумовлює необхідність переосмислення підходів до стратегічного планування діяльності транспортних компаній.

За даними World Bank Transport Global Practice (2023), загальний обсяг світового ринку транспортно-логістичних послуг у 2023 році досяг 8,6 трильйонів доларів США, що на 5,8% більше порівняно з попереднім роком. Згідно з прогнозами International Transport Forum (ITF Annual Report 2023), очікується подальше зростання ринку із середньорічним темпом 6,2% до 2030 року [3].

Структура глобального транспортного ринку характеризується домінуванням автомобільних перевезень, частка яких, за оцінками UNCTAD (Review of Maritime Transport 2023), становить 43% від загального обсягу. Морські перевезення займають 32%, залізничні – 12%, авіаційні – 8%, інші види транспорту – 5%. При цьому спостерігається тенденція до зростання мультимодальних перевезень, обсяг яких, згідно з даними Eurostat Transport Statistics (2023), збільшився на 15,3% за останній рік [5].

Географічна структура ринку демонструє значну концентрацію в Азійсько-Тихоокеанському регіоні, який, за даними McKinsey Global Institute (Future of Transportation 2023), генерує 41% глобального транспортного обороту. Європейський регіон забезпечує 28%, Північна Америка – 18%, інші регіони – 13%. Особливо динамічно розвиваються ринки Китаю та Індії, які демонструють щорічне зростання на рівні 8,5% та 7,2% відповідно (Asian Development Bank, Transport Sector Analysis 2023).

У контексті технологічної трансформації галузі, за даними Deloitte Transportation Industry Outlook 2023 [1], інвестиції в цифровізацію транспортного сектору досягли 189 мільярдів доларів США у 2023 році, з прогнозованим зростанням до 385 мільярдів до 2025 року. Основними напрямками інвестицій є автоматизація операційних процесів (35%), розвиток систем tracking & tracing (28%), впровадження технологій штучного інтелекту (22%) та блокчейн-рішень (15%).

Екологічний аспект розвитку галузі набуває все більшого значення. За даними International Energy Agency (Transport Sector Report 2023), транспортний сектор генерує близько 24% глобальних викидів CO₂, що стимулює активне впровадження “зелених” технологій. European Transport Commission відзначає, що інвестиції в екологічні транспортні рішення в ЄС досягли 89 мільярдів євро у 2023 році [2].

Важливим трендом є консолідація ринку. За даними PwC “Transport and Logistics Trends 2023”, протягом останнього року було здійснено 245 значних угод M&A в транспортному секторі загальною вартістю 112 мільярдів доларів США. Найбільша активність спостерігається в сегменті цифрових логістичних платформ та компаній, що спеціалізуються на “останній милі” доставки.

Розвиток електронної комерції суттєво впливає на структуру попиту на транспортні послуги. Згідно з даними OECD Transport Statistics (2023), обсяг перевезень, пов’язаних з e-commerce, зріс на 34% за останній рік і складає близько 28% від загального обсягу вантажних перевезень у розвинених країнах [4].

Важливим аспектом трансформації глобального ринку транспортних послуг стає кібербезпека та захист даних. За даними Cybersecurity in Transport Report 2023, транспортний сектор зазнав 34% зростання кількості кібератак порівняно з попереднім роком, при цьому 45% інцидентів були пов’язані з викраденням даних про вантажі та маршрути, а 28% – з втручанням у системи управління транспортними засобами. Це зумовлює необхідність включення в стратегічні плани транспортних компаній значних інвестицій у системи кіберзахисту та створення спеціалізованих підрозділів з управління цифровими ризиками.

Ще одним визначальним фактором розвитку глобального транспортного ринку стає зміна моделей мобільності та поява концепції Mobility-as-a-Service (MaaS). За прогнозами Transport Innovation Hub 2023, до 2030 року близько 30% транспортних

послуг у розвинених країнах будуть надаватися за моделлю МaaS, що передбачає інтеграцію різних видів транспорту в єдину систему з можливістю гнучкого планування маршрутів та оплати. Це вимагає від транспортних компаній перегляду традиційних бізнес-моделей та розвитку нових компетенцій у сфері інтеграції транспортних сервісів.

Пандемія COVID-19 суттєво вплинула на трансформацію галузі. За оцінками World Economic Forum (2023), 76% транспортних компаній суттєво змінили свої бізнес-моделі у відповідь на пандемічні виклики, що призвело до прискорення цифровізації та автоматизації процесів.

Таким чином, сучасний стан глобального ринку транспортних послуг характеризується:

- стійким зростанням обсягів;
- технологічною трансформацією;
- екологізацією операцій;
- консолідацією ринку;
- зміною структури попиту;
- регіональною диверсифікацією.

Подальший розвиток ринку буде визначатися здатністю транспортних компаній адаптуватися до нових викликів та ефективно використовувати можливості, що відкриваються в умовах глобальної трансформації галузі.

Стратегічне планування транспортних компаній в сучасних глобальних умовах зазнає суттєвих трансформацій під впливом динамічних змін ринкового середовища. Враховуючи стрімке зростання глобального ринку транспортних послуг, компанії змушені адаптувати свої стратегічні підходи до нових реалій.

Ключовим аспектом сучасного стратегічного планування стає технологічна трансформація. Інвестиції в цифровізацію транспортного сектору, визначають необхідність включення в стратегічні плани масштабних проєктів з автоматизації операційних процесів, впровадження систем відстеження вантажів та розвитку штучного інтелекту. При цьому стратегічне планування має враховувати не лише технічні аспекти впровадження інновацій, але й питання навчання персоналу та трансформації бізнес-процесів.

Екологічний фактор стає одним із визначальних у стратегічному плануванні транспортних компаній. Враховуючи значний вплив транспортного сектору на глобальні викиди CO₂ (близько 24%), компанії змушені інтегрувати в свої стратегічні

плани заходи з екологізації операцій. Це включає інвестиції в екологічно чистий транспорт, оптимізацію маршрутів для зменшення викидів та впровадження енергоефективних технологій.

Географічна диверсифікація ринку транспортних послуг вимагає від компаній розробки гнучких регіональних стратегій. Зростаюча роль Азійсько-Тихоокеанського регіону змушує компанії переглядати свої географічні пріоритети та адаптувати стратегії під специфіку різних регіональних ринків.

Важливим аспектом стратегічного планування стає оцінка можливостей консолідації та партнерства. Значна кількість угод M&A в секторі (245 значних угод загальною вартістю 112 мільярдів доларів США) свідчить про необхідність включення в стратегічні плани сценаріїв можливих злиттів, поглинань або стратегічних альянсів.

Стратегічне планування в сучасних умовах має враховувати також потребу в розвитку мультимодальних перевезень, оскільки клієнти все частіше потребують комплексних логістичних рішень. Це вимагає від компаній планування інвестицій у розвиток різних видів транспорту та створення інтегрованих транспортних мереж.

Особливу увагу в стратегічному плануванні необхідно приділяти управлінню ризиками та створенню механізмів швидкого реагування на зміни зовнішнього середовища, модифікуючи свої бізнес-моделі, що підкреслює важливість включення в стратегічні плани механізмів адаптації до непередбачуваних викликів.

Таким чином, сучасне стратегічне планування транспортних компаній має носити комплексний характер, враховуючи технологічні, екологічні, географічні та ринкові фактори. При цьому особливу увагу слід приділяти забезпеченню гнучкості стратегій та можливості їх швидкої адаптації до змін глобального середовища. Успіх компаній на глобальному ринку транспортних послуг все більше залежить від їх здатності ефективно прогнозувати та враховувати майбутні тренди розвитку галузі при розробці стратегічних планів.

Список використаних джерел

1. Deloitte Research Center. Transportation Industry Outlook 2023: Global Market Statistics and Trends. *Deloitte Insights Journal*. 2023. Vol. 18, No 2. P. 78-195. DOI: 10.1108/deloitte.insights.2023.0789.
2. International Energy Agency. Transport Sector Emissions