

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
КОРАБЛЕБУДУВАННЯ ІМЕНІ АДМІРАЛА МАКАРОВА
МИКОЛАЇВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ОСВІТИ І НАУКИ
МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

ІННОВАЦІЇ В СУДНОБУДУВАННІ ТА ОКЕАНОТЕХНІЦІ

XV Міжнародна науково-технічна конференція

МАТЕРІАЛИ

26–27 вересня 2024 рік

*Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
просп. Героїв України, 9*



ВИДАВНИЦТВО
НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
ІМ. АДМІРАЛА МАКАРОВА

2024

ОРГАНІЗАТОРИ КОНФЕРЕНЦІЇ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МИКОЛАЇВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ДЕПАРТАМЕНТ ОСВІТИ І
НАУКИ МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

ПАРТНЕРИ КОНФЕРЕНЦІЇ

Міністерство освіти і науки України, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України; ДП «Адміністрація морських портів» (Україна); ДП «Адміністрація річкових портів» (Україна); ДП «Дослідно-проектний центр кораблебудування» (Україна); Південний науковий центр НАН України і МОН України (Україна); Головне управління Державної служби з надзвичайних ситуацій України у Миколаївській області (Україна); Національний університет «Одеська національна академія» (Україна); Одеський національний морський університет (Україна); Черкаський державний технологічний університет (Україна); Національний авіаційний університет (Україна); Компанія «АМІКО ГРУПП» (Україна); Морське інженерне бюро (Україна); АТ «Завод «Екватор» (Україна); Асоціація ветеранів Військово-морських сил України (Україна); Харбінський інженерний університет (КНР); Університет науки і технологій Цзянсу (КНР); Таджикиський технічний університет ім. академіка М.С. Осими (Таджикістан); Кошалінський технічний університет, ректор (Польща); Гданьський технологічний університет (Польща); Празький університет хімії і технології (Чеська республіка); Батумський навчально-навігаційний університет (Грузія); ДУ Національний антарктичний науковий центр.

ІНФОРМАЦІЙНІ ПАРТНЕРИ

ТОВ «Видавничий дім «Гельветика»; науковий журнал «Shipbuilding & marine infrastructure»; журнал «Судноплавство»

Відповідальний за випуск
Павлов Геннадій Вікторович

*Редакційна колегія не несе відповідальності за достовірність наведених даних та посилань.
Матеріали публікуються в авторській редакції*

Інновації в суднобудуванні та океанотехніці : XV Міжнародна науково-технічна
I-66 конференція : матеріали. – Миколаїв : НУК, 2024. – 1032 с.

ISBN 978-966-321-473-3

У збірнику наведені матеріали XV Міжнародної науково-технічної конференції «Інновації в суднобудуванні та океанотехніці». Збірник становить інтерес для наукових працівників, викладачів, інженерів та студентів.

УДК 001.895:629.5

ISBN 978-966-321-473-3

© Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, 2024

УДК 332:65

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Мірай Н.Б.*кандидат економічних наук**доцент кафедри економіки, обліку і підприємництва**Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова**м. Миколаїв, Україна**nataliamihai@ukr.net*

Анотація. В роботі здійснено оцінку розвитку логістичного потенціалу регіону та його складових. Розглянуто ключові елементи логістичного потенціалу, які вказують на важливість та наявність цих складових для оптимізації логістичних процесів на регіональному рівні. Окреслено основні проблеми, які виникли у розвитку та функціонуванні логістичного потенціалу в умовах війни.

Ключові слова. Логістичний потенціал, індекс ефективності логістики, складові логістичного потенціалу

Логістичний потенціал є важливим фактором розвитку регіону, адже формує можливості ефективної організації логістичних ланцюгів. Наявність інфраструктури, розвинених транспортних мереж логістичних центрів, складів та інших елементів, які сприяють швидкій, ефективній та результативній логістиці забезпечує розвиток багатьох супутніх галузей.

Наявність та якість транспортної інфраструктури є ключовим аспектом логістичного потенціалу. Добре розвинена автомобільна, залізнична, морська або повітряна інфраструктура, наявність кваліфікованої робочої сили, високорозвинені телекомунікаційні системи, цифрові технології та інноваційні методи управління логістикою в сукупності забезпечують швидкий доступ до ринків та джерел сировини. До того ж, ефективне розташування логістичних центрів і складів забезпечує оптимізацію зберігання, транспортування та розподілу товарів на рівні регіону.

Метою роботи є оцінка та виявлення проблем розвитку логістичного потенціалу Миколаївської області

Процеси формування нового змісту комунікації між сторонами логістичного процесу на різних рівнях економіки за допомогою інноваційних рішень та цифрових технологій вимагають постійного перегляду, вдосконалення категорії та її складових. Також, від формування та використання логістичного потенціалу залежить не тільки зростання показників розвитку регіону, а й посилення позицій нашої країни у світовому рейтингу [1]. На жаль, роки війни наклали свій відбиток на стан і можливості розвитку країни та змусили знизитися в рейтингах за багатьма позиціями в тому числі і в логістиці.

У цьому контексті Світовий банк має комплексний аналітичний інструмент для дослідження розвитку логістики у світі – Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI) – це інтерактивний інструмент порівняльного аналізу логістичних профілів країн,

який допомагає країнам зіставити виклики та можливості, з якими вони стикаються у сфері торговельної логістики, і визначити шляхи підвищення ефективності у логістичній діяльності. базується на всесвітньому опитуванні операторів на місцях (глобальних експедиторів та експресперевізників) та кількісних даних щодо ефективності ключових складових логістичного ланцюга» [2].

Таблиця 1 – Індекс ефективності логістики України у 2018–2023 роках

Роки	LPI	Рейтингова позиція України
2014	2,98	61
2016	2,74	80
2018	2,83	66
2023	2,70	79

Якщо розглядати LPI за структурою, то найнижчий рівень ефективності в українській мережі ланцюгів поставок мають митниця (значення індексу 2,40, місце в рейтингу 90) та інфраструктура (значення індексу 2,40, місце в рейтингу 89). Що стосується митниці, то така ситуація є цілком об'єктивною, адже, як у довоєнний період, так і після повномасштабного вторгнення РФ, держава не змогла підвищити ефективність роботи митних органів та пунктів пропуску, що послабило не лише логістику, а й безпеку держави, зважаючи на значний рівень контрабанди товарів та низьку пропускну спроможність пунктів пропуску на в'їзд в Україну [3].

Логістична інфраструктура як сукупність інфраструктур, що забезпечують логістичну діяльність (автомобільна, морська, авіаційна, залізнична, трубопровідна, інформаційна, складська) значно постраждала через військові дії і не здатна функціонувати на повну потужність.

Війна також внесла свої корективи в стан логістичного потенціалу Миколаївської області. На початку повномасштабного вторгнення росії область, особливо її південна частина опинилась в епіцентрі бойових дій. Значних втрат нанесено стану та потужностям транспортного потенціалу. Зокрема, було зруйновано термінали та заблоковано роботу морських портів «Херсон», ДП «Миколаївський морський порт», Морський порт «Ольвія», ТОВ «Порт Очаків», ДП «Миколаївський річковий порт», а також ТОВ «Миколаївський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА». За оцінками фахівців 212,7 млрд. грн необхідно для відновлення транспортної інфраструктури по всій країні та в Миколаївській області. Ці кошти будуть спрямовані на реалізацію першочергових заходів: відновлення ключових об'єктів транспортної інфраструктури, розвиток залізниць, автомобільних доріг та внутрішніх водних шляхів для створення пасажирської та вантажної логістики, відновлення експорту та забезпечення глобальної продовольчої безпеки.

Географічне розташування транспортного вузла Миколаївської області на шляху транспортування вантажів із заходу на схід обумовлює його роль, як інтермодального центру з економічно вигідними схемами пересування вантажних потоків.

До повномасштабного вторгнення в м. Миколаєві планували створити індустріальний парк, який мав стати потужною платформою для сортування та розподілу товарів і посилок в Україні та Європі. Індустріальний парк створив би логістичний кластер, до якого мали увійти розподільчі центри, поштові компанії та глобальні постачальники логістичних послуг

(наприклад, Alibaba Group, Amazon, eBay) [4]. Це дозволило б задовольнити товарні потреби не лише пересічних громадян, а й великих компаній різних галузей. Однак війна змусила відкласти ці проекти на невизначений термін. Крім того, багато складів та об'єктів було перенесено в безпечніші регіони, переважно на Захід України.

Під час війни сектор логістики зіткнувся зі значною нестачею кадрів, оскільки більшість чоловіків пішли захищати країну або були змушені переїхати в безпечніші райони. У логістичному секторі відчувається нестача професіоналів. Особливо це стосується вищого керівництва компаній, де не застосовуються новітні технології управління транспортно-логістичними процесами, гнучкий менеджмент та методи діджиталізації.

Інформаційний потенціал логістики характеризується наявністю ефективних ІТ-систем (штучний інтелект, кібербезпека, геоінформаційна інфраструктура, хмарні сервіси тощо), які впорядковують транспортні сполучення, знижують транзакційні витрати та зменшують негативний вплив на екосистему. Тенденції розвитку цифрових можливостей у регіональній логістиці проявляються в автоматизації складських процесів та операційних систем, електронному документообігу, виставленні рахунків клієнтам та перевізникам.

До проблем комплексного впровадження цифрових технологій у логістичну систему Миколаївської області можна віднести: недостатню координацію процесів комп'ютеризації та впровадження нових технологій у різних підрозділах, відділах та територіальних підрозділах управління логістичними процесами. Наразі приймаються програми, плани та проекти, які так чи інакше пов'язані з процесами інформатизації. Різні регіональні та місцеві цільові програми мають розділи, пов'язані з комп'ютеризацією або автоматизованими адміністративними системами чи системами обробки даних. Відсутність координації призводить до слабкої інтеграції існуючих систем управління логістикою в систему цифровізації, проблем з кібербезпекою та захистом цифрових даних, а також соціальної та територіальної нерівності в доступі до інформаційно-комунікаційних технологій.

Таким чином, логістичний потенціал регіону має важливе значення для розвитку його економіки та бізнесу. Він визначає можливості та ресурси, які можуть бути використані для ефективного управління та оптимізації логістичних процесів. Логістичний потенціал регіону включає наявність та якість інфраструктури, транспортних мереж, складів, технологічного обладнання, а також наявність кваліфікованої робочої сили та здатність до інновацій та цифровізації. Підвищення ефективності та розвиток логістичного потенціалу регіону сприятимуть вдосконаленню логістичних процесів як на мезо- так і макрорівні, а це матиме вирішальне значення для покращення динаміки експорту та імпорту країни.

Література

- [1] Мігай Н.Б. Логістичний потенціал як рушійна сила інноваційного розвитку регіону. *Економіка та суспільство*. 2022. № 36. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1131>
- [2] Logistics Performance Index. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.
- [3] Малюта Л., Рудан В., Балушевський К. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики України в умовах воєнного стану. *Економічний аналіз*. 2023. № 3 (33). С. 153–164.

[4] Миколаїв може стати новим логістичним хабом країни. URL: [https://news.pn/uk/messages/264015](https://news.pn.uk/messages/264015)

[5] Когут М.В., Гринкевич С.С., Хилук В.В. Поняття та значення логістичного потенціалу як чинника розвитку регіону. *Економіка та управління національним господарством*. 2023. № 2 (89). С. 16–22.

[6] Мороз С., Левченко С. Логістична галузь України: економічне значення галузі, втрати та перспективи розвитку в умовах війни. *Development service industry management*, 2023. № 3, С. 75–82. URL: <https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3> (11)

PROBLEMS OF DEVELOPING THE REGION'S LOGISTICS POTENTIAL UNDER MARTIAL LAW

Natalia Mihai

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

Annotation. The paper assesses the development of the region's logistics potential and its components. The key elements of the logistics potential are considered, which indicate the importance and availability of these components for optimizing logistics processes at the regional level. The main problems that have arisen in the development and functioning of the logistics potential in wartime are outlined.

Keywords. logistics potential, logistics efficiency index, components of logistics potential

УДК 005.33

МЕТОДИ ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ КОРПОРАТИВНОГО НАВЧАННЯ ТА РОЗВИТКУ

Рогов В.Г.

кандидат економічних наук, доцент

доцент кафедри інтелектуальної цифрової економіки

Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова

м. Миколаїв, Україна

viacheslav1988rogov@gmail.com

Анотація. Розглянуто питання оцінки ефективності корпоративного навчання та розвитку в контексті досягнення стратегічних цілей підприємства. Проведено аналіз підходів до оцінювання ефективності навчання та розвитку: класичної моделі Кіркпатрика, моделі Філіпса, CIPP, CIRO, SCM та LTEM. Висвітлено основні виклики та обмеження кожної моделі, доведено необхідність комплексного підходу до оцінювання ефективності навчання та розвитку.

Ключові слова: навчання, розвиток, ефективність, оцінка, управління, інтелектуальний капітал.

3D МОДЕЛЬ ВИРОБНИЦТВА ЯК СКЛАДОВА ЧАСТИНА УПРАВЛІННЯ ПРОЄКТОМ СТВОРЕННЯ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА Сімутенков І.В.	629
АКТУАЛЬНІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В СФЕРІ АВТОСЕРВІСНОГО БІЗНЕСУ Мошківський В.А., Павленко А.Ю.	632
СЕКЦІЯ 8. ЕКОНОМІКА НА ЗАХИСТІ НЕЗАЛЕЖНОСТІ ТА СВОБОДИ УКРАЇНИ	
ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ МОРСЬКОЇ ВІЙСЬКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ Жукова О., Парсяк В., Коба М.	635
ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА РІЗНИХ ЕТАПАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ Руснак А.В.	637
ПРИЧИНИ ПОСИЛЕННЯ УВАГИ ДО ДУАЛЬНОЇ ВИЩОЇ ОСВІТИ Парсяк В.	641
ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ КРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ Хмарська І.А.	644
МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ У СУДОВО-БУХГАЛТЕРСЬКІЙ ЕКСПЕРТИЗІ Баланенко О.Г., Погорелова О.В., Шаповалов Ю.О.	647
ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ Мігай Н.Б.	650
МЕТОДИ ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ КОРПОРАТИВНОГО НАВЧАННЯ ТА РОЗВИТКУ Рогов В.Г.	653
ВПЛИВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ НА ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ Рогов В.Г.	656
ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ HR-ФУНКЦІЙ Рогов В.Г.	659
ADAPTIVE MANAGEMENT OF BUSINESS ENTITIES IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION OF THE ECONOMY Zhuvahina Iryna.	662
SUPPORTING UKRAINES PRIVATE SECTOR DURING WARTIME Zhuvahina Iryna.	666
АНАЛІЗ ВПЛИВУ ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ НА ПІДПРИЄМСТВА ЕНЕРГЕТИЧНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ Бурунсуз К.С.	670
МІЖНАРОДНА ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА, ЯК СКЛАДОВА ЗМІЦНЕННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ Гришина Л.О., Карась П.М.	677
РОЗВИТОК ПОРТОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ Кубатко В.М.	677
СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ, ЗАКОНОМІРНОСТІ ТА УМОВИ РОЗВИТКУ РЕКЛАМНОЇ СФЕРИ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА Луц Д.М.	681
ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ КРАЇНИ ЯК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ МАКРОРІВНЯ Марущак С.М.	683
ФУНКЦІОНАЛІ ІННОВАЦІЙНОГО БІЗНЕСУ ЯК ЕЛЕМЕНТ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА Надточій І.І., Огорь Г.М.	686
ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ LI-ION АКУМУЛЯТОРНИХ БАТАРЕЙ Надточій І. І.	691

Наукове видання

ІННОВАЦІЇ В СУДНОБУДУВАННІ ТА ОКЕАНОТЕХНІЦІ

XV Міжнародна науково-технічна конференція

Матеріали

26–27 вересня 2024 рік

*Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
просп. Героїв України, 9*

(українською і англійською мовами)

Відповідальний за випуск *Г. В. Павлов*
Комп'ютерне верстання *В. В. Коровченко*

Формат 60×84/8. Ум. друк. арк. 120,00. Тираж 150. Зам. № 1709-41
Видавець і виготівник Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
просп. Героїв України, 9, м. Миколаїв, 54025
E-mail : publishing@nuos.edu.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6402 від 19.09.2018 р.