

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Одеська юридична академія»

**СОЦІАЛЬНО-ПОЛІТИЧНА ТА
ПРАВОВА СИСТЕМА УКРАЇНИ
В ЦИФРОВУ ЕПОХУ:
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ**

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса, 22 квітня 2026 року

Том 2

Одеса
2026

УДК 34:004:316.4(477)
С 70

*Рекомендовано до друку вченою радою
Національного університету «Одеська юридична академія»
(протокол № 8 від 23.04.2026 р.)*

За загальною редакцією академіка **С. В. Ківалова**

**С70 Соціально-політична та правова система України в цифрову епоху: сучасні виклики : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 22 квітня 2026 р.) / заг. ред. С. Ківалова ; НУ «Одес. юрид. академія». – Одеса : Фенікс, 2026. – Т. 2. – 684 с.
ISBN 978-617-8763-16-9**

Матеріали конференції узагальнюють результати наукових досліджень і практичних напрацювань учених, фахівців та представників професійних спільнот, виконаних в умовах воєнного часу та глибоких суспільних трансформацій.

У збірнику представлено широкий спектр наукових розвідок і практико-орієнтованих досліджень, що охоплюють актуальні проблеми публічного та приватного права, функціонування держави, судової та правоохоронної системи, а також трансформації суспільних процесів у цифрову епоху. Значну увагу приділено питанням адміністративного, фінансового, конституційного, міжнародного, морського та митного права, а також сучасним викликам у сфері кримінального права, кримінального процесу, криміналістики та оперативно-розшукової діяльності.

Окремі наукові секції присвячені проблемам удосконалення судоустрою, діяльності прокуратури, адвокатури та інших правоохоронних органів, розвитку трудового права і права соціального забезпечення, а також реформуванню цивільного, господарського, земельного, екологічного та енергетичного права. Збірник відображає також міждисциплінарний характер сучасних досліджень, охоплюючи питання філософії права, світових соціально-політичних процесів, соціології та психології, економіки та підприємництва в умовах війни і повоєнного відновлення. Важливе місце посідають дослідження у сфері інформаційних технологій, кібербезпеки, штучного інтелекту та математичного моделювання як ключових чинників забезпечення національної безпеки.

Крім того, у збірнику висвітлено проблематику педагогіки, лінгвістики права, перекладознавства, журналістики, фізичної та військової підготовки здобувачів вищої освіти.

Збірник розрахований на науковців, викладачів, здобувачів вищої освіти та практиків у галузях права, економіки, соціології, психології, політології, інформаційних технологій і суміжних дисциплін.

УДК 34:004:316.4(477)

Відповідальний за випуск професор **М. Р. Аракелян**

Матеріали видано в авторській редакції.

ISBN 978-617-8763-16-9

© НУ «Одеська юридична академія, 2026
© Автори статей, 2026

<i>Ennan Ruslan</i>	
LEGAL REGULATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE: INTERNATIONAL EXPERIENCE	232
<i>Кирилюк Алла Володимирівна</i>	
ВІЗУАЛЬНА САМОПРЕЗЕНТАЦІЯ ТА ВІРТУАЛЬНА ІДЕНТИЧНІСТЬ У ЦИФРОВОМУ СЕРЕДОВИЩІ.	235
<i>Мартинюк Іван Вікторович</i>	
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРИВАТНИХ І ПУБЛІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ У ПАТЕНТНОМУ ПРАВІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ	238
<i>Hrytsenyuk Vladyslav Oleksandrovych</i>	
THE CONCEPT OF LEGAL PROTECTION OF MULTIMEDIA WORKS IN THE SYSTEM OF COMPLEX OBJECTS OF COPYRIGHT	243
<i>Здирко Єлизавета Михайлівна</i>	
ДО ПИТАННЯ ПРАВОМІРНОСТІ ВИДАЛЕННЯ МЕТАДАНИХ В ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ ТА ДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ	246
<i>Ларіонов Владислав Сергійович</i>	
ПРАВО НА ЦИФРОВИЙ ОБРАЗ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ.	249

СЕКЦІЯ 16. АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА І ПРОЦЕСУ

<i>Подцерковний Олег Петрович</i>	
ЩОДО РИЗИКІВ НАДМІРНОЇ ЛЕГІТИМАЦІЇ LEX CRYPTOGRAPHICA ТА СУБ'ЄКТІВ ОПЕРАЦІЙ ІЗ ВІРТУАЛЬНИМИ АКТИВАМИ	254
<i>Войнарівський Микола Миколайович</i>	
ПОТРЕБ ПОДОЛАННЯ ДЕФІЦИТУ АНТРОПОЦЕНТРИЧНОГО ПІДХОДУ В ПУБЛІЧНО- ПРАВОВИХ СПОРАХ ЗА УЧАСТЮ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ	257
<i>Гофман Олександр Рудольфович</i>	
ЩОДО СТИМУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ	261
<i>Добровольська Володимира Володимирівна</i>	
ЩОДО ГОСПОДАРСЬКО-ДОГОВІРНОГО КОНТРОЛЮ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	263
<i>Зама Антоніна Олександрівна</i>	
РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПУ ПРАВОВОЇ ВИЗНАЧЕНОСТІ У ГОСПОДАРСЬКОМУ СУДОЧИНСТВІ: ФУНКЦІОНАЛЬНЕ ЗНАЧЕННЯ ПОЗОВУ ПРО ВИЗНАННЯ	266
<i>Квасніцька Ольга Олексіївна</i>	
КРИЗА ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ В МІСТОБУДУВАННІ: ЯК БЕЗДІЯЛЬНІСТЬ ІНСТИТУЦІЙ ЛЕГАЛІЗУЄ ЗНИЩЕННЯ ІСТОРИЧНИХ АРЕАЛІВ МІСТ	269
<i>Артюмов Дмитро Володимирович</i>	
ЩОДО НАКАЗНОГО ПРОВАДЖЕННЯ У ГОСПОДАРСЬКОМУ СУДОЧИНСТВІ.	272
<i>Будзар Павло Степанович</i>	
ЩОДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ.	274
<i>Зарічанський Григорій Віталійович</i>	
ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ СМАРТ-КОНТРАКТУ	277
<i>Неділько Сергій Миколайович</i>	
ЩОДО ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ВЗАЄМНИМ СТРАХУВАННЯМ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.	279
<i>Попович Павло Олександрович</i>	
ЩОДО ЗАСТАВИ МАЙБУТЬОГО ВРОЖАЮ (ПЕРЕДЕКСПОРТНОГО ФІНАНСУВАННЯ) ЯК МАЙНОВОГО НЕПОІМЕНОВАНОГО ЗАСОБУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	282

Список використаних джерел:

1. Труфанова Ю., Голова В. Наказне провадження як спрощена форма розгляду цивільних справ. *Актуальні проблеми правознавства*. 2020. № 2 (22). С. 119-124.
2. Нечипорук Я. В. Наказне провадження в умовах повномасштабного вторгнення Російської федерації в Україні: дієвий судовий захист чи процесуальні ілюзії. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 10. С. 115-118.
3. Навроцька Ю. Особливості процесу доказування у наказному провадженні. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: *Юридичні науки*. 2016. № 855. С. 431–440.
4. Звіт судів першої інстанції про розгляд справ у порядку цивільного судочинства за 2022 рік форми № 1-ц. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/ (дата звернення: 27.02.2026).
5. Шабалін А. Наказне провадження в цивільному процесі України: новий погляд. *Проблеми реалізації завдань цивільного та господарського судочинства в Україні*. 2023. URL: <http://ppp-journal.kiev.ua/archive/2023/22/10.pdf> (дата звернення: 27.02.2026).

Ключові слова: наказне провадження, наказ господарського суду, безспірна вимога, цифровізація господарського процесу, воєнний стан.

Key words: injunctive proceedings, order of the commercial court, undisputed claim, digitalization of the commercial process, martial law.

Будзар Павло Степанович

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри господарського права і процесу*

ЩОДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

Дослідження конкурентоспроможності транспортних підприємств в умовах воєнного стану вельми актуальним, адже вона трансформувалася з суто ринкової категорії у категорію національної та економічної безпеки. Транспортна галузь сьогодні забезпечує «кровообіг» економіки (експорт агропродукції, стратегічний импорт, релокацію підприємств), а отже, її конкурентний потенціал безпосередньо залежить від здатності адаптуватися до екстремальних безпекових та логістичних викликів. Також, саме «розвиток транспортної інфраструктури є основою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності держави на міжнародному рівні, а також сприяє сталому розвитку через інвестиції в екологічно чисті технології» [1, с. 20].

В умовах сьогодення виникає нова парадигма конкурентоспроможності та традиційні чинники конкурентоспроможності (ціна, швидкість, сервіс) у період доповнилися специфічними детермінантами, а саме:

- логістична резильєнтність (гнучкість), адже конкурентну перевагу отримують підприємства, здатні до швидкої мультимодальної перебудови (наприклад, перехід з морських на залізнично-автомобільні перевезення через західні кордони);
- інтеграція в європейські транспортні коридори (TEN-T), адже саме конкурентоспроможність тепер визначається відповідністю технічним та правовим стандартам ЄС (вага, габарити, екологічні норми Euro-6, цифрові накладні e-CMR), адже «зростання ступеня інтеграції, що відбувається в рамках світового економічного простору протягом останніх років, підтверджує необхідність розвитку транспортної інфраструктури України з метою забезпечення ефективного функціонування цих інтеграційних об'єднань, в основному зосереджено на розвитку підприємств торгівлі та транспорту» [2];
- енергонебезпечність та автономність, так, в умовах ударів по енергетичній інфраструктурі перевагу мають компанії з автономними терміналами, власними паливними резервами та енергоефективним парком, адже, «політика нарощення рівня енергоефективності, враховуючи необхідність контролювання витрат та ідентифікації результативності реалізації заходів, повинна передбачати таке: розширення й зростання технологічного й технічного потенціалів енергоефективності управлінських рішень (зокрема шляхом впровадження досліджень і розробок); створення пільгових цін задля спонукання споживачів і забезпечення балансу інвестиційних витрат у сфері генерування, виробництва і споживання енергії; узагальнення на рівні споживача необхідності оптимізації обсягів споживання і виробництва електроенергії за «правильними» цінами; зменшення інформаційних витрат та повернення до старих нормативів і стандартів у разі неправильного вирішення проблеми» [3, с. 71].

Дослідження стану транспортної галузі в умовах воєнного стану дозволяє констатувати, що конкурентоспроможність підприємств перейшла від моделі «мінімізації витрат» до моделі «максимізації надійності та інтегрованості», яка свідчить про:

- інституційну трансформацію, адже державна політика підтримки конкурентоспроможності має зміститися з прямого субсидування на створення сприятливого регуляторного середовища (спрощення перетину кордону, цифровізація митних процедур). Конкурентоспроможність галузі прямо корелює зі швидкістю імплементації положень Угоди про асоціацію з ЄС у сфері транспорту;
- роль цифровізації, адже впровадження систем електронного документообігу (e-CMR, e-TTH) та інтелектуальних транспортних систем (ITS) є не просто вимогою часу, а ключовим фактором зниження транзакційних витрат, що дозволяє українським перевізникам конкурувати на європейському ринку;

- безпекову складову, так, конкурентоспроможність підприємств в сучасних умовах господарювання нерозривно пов'язана з інвестиціями у безпекову інфраструктуру (захищені логістичні хаби, страхування військових ризиків) та без дієвого механізму державного або міжнародного страхування вантажів та транспорту галузь втрачає інвестиційну привабливість. Взагалі, «метою управління конкурентоспроможністю підприємства є забезпечення життєздатності та сталого функціонування підприємства за будь-яких економічних, політичних, соціальних та інших змін у його зовнішньому середовищі. Системний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства передбачає розгляд об'єкта управління як цілісної моделі та необхідність забезпечення взаємозв'язку всіх його елементів» [4].

Для підвищення конкурентоспроможності галузі пропонується: створення Державного фонду страхування військових ризиків шляхом законодавчого закріплення механізму гарантування відшкодування збитків транспортним компаніям (особливо у морському та авіаційному секторах), завданих внаслідок збройної агресії, що дозволить залучити іноземних лізингодавців та знизити вартість фрахту; податкові та митні стимули для оновлення парку шляхом внесення змін до Податкового та Митного кодексів щодо звільнення від ПДВ та мита при імпорті енергоефективного та екологічного транспорту (стандарту Euro-6 та вище), а також обладнання для мультимодальних терміналів «сухих портів»; легалізація статусу мультимодальних операторів шляхом прийняття підзаконних актів до Закону України «Про мультимодальні перевезення», які б чітко визначали єдиний транспортний документ та межі відповідальності оператора за принципом «від дверей до дверей», що спростить вихід українських логістів на ринок ЄС та цифрова інтеграція кордонів, адже на рівні міждержавних угод забезпечити повну сумісність українських цифрових систем (eЧерга, e-ТТН) із європейськими системами контролю транзиту (NCTS). Цим «поояснюються спроби по-іншому, більш цілеспрямовано розробити методику оцінки конкурентоспроможності транспортних підприємств шляхом розробки методів, що дозволяють комплексно охоплювати та оцінювати окремі показники, наприклад, фінансову стійкість транспортного підприємства» [5, с. 115].

Таким чином, конкурентоспроможність транспортної галузі України в умовах воєнного стану це її здатність стати головним логістичним хабом Східної Європи, при цьому законодавче забезпечення має фокусуватися на «розшиванні» вузьких місць на кордонах та створенні правових гарантій для приватних інвестицій у відновлення інфраструктури.

Список використаних джерел:

1. Загірняк Д. М., Залуніна О. М., Чумакова А. Г. Забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг. *Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського*. 2021. Вип. 1 (126). С. 17-21. DOI: 10.30929/1995-0519.2021.1.17-21

2. Ареф'єва О. В. Стратегізація підвищення конкурентоспроможності підприємств на ринку транспортних послуг. *Економіка та суспільство*. 2023. № 55. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-42-35>

3. Демешок О. О. Забезпечення енергоефективності в контексті інтенсифікації процесів сталого розвитку держави. *Відновлювана енергетика та енергоефективність у XXI столітті* : матеріали XXII міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 20-21 травня 2021р.). Київ : Інтерсервіс, 2021. С. 69-72.

4. Балдинюк В. Система управління конкурентоспроможністю підприємства. *Економіка та суспільство*. 2022. № 42. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-42-35>

5. Ареф'єва О. В., Бодрецький М. В. Логістичне управління позиковим потенціалом підприємств: монографія. Луганськ, 2012. 225 с.

Ключові слова: конкурентоспроможність, транспортні підприємства, транспортні послуги, цифровізація, господарські правовідносини, воєнний стан.

Key words: competitiveness, transport enterprises, transport services, digitalization, economic legal relations, martial law.

Зарічанський Григорій Віталійович

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри господарського права і процесу*

ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ СМАРТ-КОНТРАКТУ

Стрімкий розвиток цифрових технологій та поширення технології блокчейну зумовили появу якісно нового правового феномену – смарт-контракту. Незважаючи на широке практичне застосування цього інструменту в різних сферах – фінансах, нерухомості, страхуванні, логістиці – єдиного загальновищого правового визначення поняття «смарт-контракт» досі не вироблено ні в українській, ні в зарубіжній юридичній науці. Така термінологічна невизначеність є суттєвою перешкодою для належного правового регулювання відповідних відносин [1, с. 101].

З технічної точки зору смарт-контракт являє собою самовиконуваний комп'ютерний код, розміщений у мережі блокчейн, умови якого виконуються автоматично при настанні заздалегідь визначених сторонами обставин. Саме таке розуміння заклав ще наприкінці ХХ ст. американський вчений Нік Сабо, який концептуалізував «розумні контракти» як протоколи транзакцій, що реалізують умови договору без посередників. Пізніше цю ідею технічно реалізував Віталік Бутерін у блокчейні Ethereum, що дало потужний поштовх практичному застосуванню смарт-контрактів [2, с. 20].

У правничій науці усталилися два основні підходи до розуміння смарт-контракту: технічний і юридичний. Прихильники технічного підходу розглядають