

При формуванні стратегії національного відновлення важливо враховувати ключові чинники ефективного логістичного управління в умовах глобальних ризиків та змін:

- ретельне вивчення історичних прикладів геополітичних конфліктів, спричинених боротьбою за контроль над логістичними коридорами та транспортними шляхами;
- врахування сучасних соціально-економічних тенденцій, основних пріоритетів та можливих суперечностей з країнами-сусідами;
- аналіз існуючих і запланованих інфраструктурних проектів, що мають міжнаціональне значення у сфері логістики;
- впровадження інноваційних технологій, зокрема штучного інтелекту та інструментів аналізу великих обсягів даних у логістичних процесах.

[1] Васильців, Н. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023, (55). DOI: 10.32782/2524-0072/2023-55-78 (дата звернення: 19.05.2025).

[2] Огренич Ю. О., Діброва В. О. Логістична діяльність підприємств в умовах невизначеності: особливості, проблеми, напрямки вдосконалення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2023. № 55. С. 20–28. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-2675/2023-55-3> (дата звернення: 15.05.2025).

УДК 656.338

ПИТАННЯ ОЦІНКИ МАТЕРІАЛЬНИХ ЗБИТКІВ ПРИ АВАРІЯХ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

NUTRITIONAL ASSESSING MATERIAL DAMAGE IN ACCIDENTS AT TRANSPORT ENTERPRISES

Н.В. Гриценко¹, канд. екон. наук, Д.С. Козодой², канд. техн. наук.
^{1,2}Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

N.V. Hrytsenko¹, PhD (Ekon.), D.S. Kozodoi², PhD (Tech.)
^{1,2}Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Виникнення аварій на транспортних підприємствах призводить до низки негативних наслідків, включаючи смерть та травмування людей, втрату матеріальних цінностей та значні соціально-економічні збитки. Загалом відомо, що ці втрати становлять до п'яти відсотків валового внутрішнього продукту держави [4]. Даний факт обумовлює проводити економічну оцінку збитків від аварій, щоб сприяти прийняттю ефективних управлінських рішень у сфері безпеки на підприємстві. Вкрай важливо визнати важливість знань про масштаби збитків, щоб сприяти об'єктивній оцінці проблеми аварій. Це розуміння є важливим для визначення необхідних фінансових та

матеріальних ресурсів, які необхідно виділити на її вирішення. Крім того, це дозволяє оцінити ефективність заходів, спрямованих на пом'якшення наслідків аварій. Оцінку матеріальних збитків необхідно проводити за допомогою спеціально розробленої методики, однак, вона повинна бути загально-визначена, що може бути тільки за підтримки уряду.

У практиці методи оцінки базуються на підставі списку відповідних компонентів, тільки вони дуже різні. Справа в тому, що кожне транспортне підприємство обирає свою методику, тобто свій перелік компонентів за якими розраховують збитки. Звичайно адміністрація підприємств спирається на законодавчу базу країни, однак, досі не має загальноприйнятого критерію даних компонентів, який був би єдиний для всіх транспортних підприємств [3].

Загальні збитки, завдані внаслідок аварій, можна розділити на три окремі класифікації: прямі, непрямі та нематеріальні.

Прямі збитки, це витрати завдані усім причетним сторонам до аварії. Дана категорія витрат охоплює: пошкодження майна, транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури; наслідки інциденту для потерпілого включаючи втрату продуктивності та інші форми шкоди його професійній репутації; медичні витрати, що охоплюють як консультації, так і супутні послуги; процес відновлення здатності особи функціонувати у повсякденному житті; юридичні та адміністративні витрати [5].

До непрямих збитків відноситься заподіяна шкода іншим членам підприємства або суспільства. В цьому випадку це може бути зупинка виробництва на даному підприємстві; шкода, яку було заподіяно іншим працівникам підприємства; збитки для сім'ї потерпілого працівника, мається на увазі втрати доходу в наслідок втрати працездатності; збитки які було заподіяно навколишньому середовищу, тобто екологічні.

До категорії нематеріальних збитків відноситься зниження якості життя як самого потерпілого так і його сім'ї. В наслідок аварії, працівник може постраждати емоційно, або відчувати постійний фізичний біль, що може призвести до довгої реабілітації, і відповідних спеціальних занять, що є коштовними та потребують великих витрат часу.

Звичайно, у багатьох випадках працює страховий поліс, однак, для з'ясування розміру страхової виплати, що належить потерпілому для відшкодування шкоди, завданої його здоров'ю, необхідно оцінити ступінь тяжкості отриманих ним травм [2]. На початкових етапах розвитку цієї галузі економіки єдиною статистичною цінністю задіяного життя був «людський капітал». Зіткнувшись з невідповідностями в оцінці різних груп населення, дослідники вирішили модифікувати концепцію «людського капіталу», включивши фіксовану величину, що відображає моральну шкоду [4]. Однак, не вдалося надати вагомого теоретичного обґрунтування конкретних значень цієї суми. Очевидно, що розподіл цих сум переважно зумовлювався політичними міркуваннями або іншими неекономічними факторами.

У таких випадках встановлення розподілу витрат між сторонами, причетними до інциденту, може бути складним завданням. Дуже неточно та і невірно відносити всю шкоду на обладнання або транспортну інфраструктуру підприємства, оскільки ці активи не є основною причиною аварії. Методологія страхових компаній приділяє значну увагу збиткам, пов'язаним з травмами та смертю, оскільки це становить найбільшу складову витрат. Масштаб збитків, завданих підприємству, а також здоров'ю та життю потерпілих, залежить від масштабів аварії та видимої шкоди, завданої як працівникам, так і основним засобам.

[1] Закон України «Про охорону праці» [URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12#Text) (дата звернення 07.05.2025).

[2] Закон України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування» [URL: https://ips.ligazakon.net/document/T991105](https://ips.ligazakon.net/document/T991105) (дата звернення 07.05.2025).

[3] Гриценко Н.В., Козодой Д.С. Управління сучасними економічними методами охорони праці. Збірник наук. праць. – Х.: НТУ«ХП». – 2020. – № 24(1349). С. 112-115.

[4] Коровникова Н.І., Роянов О.М., Григоренко О.М. Промислова безпека сучасних виробничих технологій: курс лекцій. Харків: НУЦЗУ, 2017. – 199 с.

[5] Роледерс В.В., Кукель Г.С. Проблеми фінансування сфери соціального захисту населення в Україні та шляхи їх подолання. Інвестиції: практика та досвід. 2019. № 10. С. 49–54.

УДК 656.2

АНАЛІЗ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ ЗА УМОВИ ВПРОВАДЖЕННЯ МАРШРУТИЗАЦІЇ

ANALYSIS AND IMPROVEMENT OF GRAIN CARGO TRANSPORTATION TECHNOLOGY UNDER THE CONDITIONS OF IMPLEMENTING ROUTING

аспіранти Д.О. Грунський, О.Ю. Давиденко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D. Hrunskyi, O. Davydenko postgraduate

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Ефективність та конкурентоспроможність економіки України, діяльність якої направлена на розвиток взаємовигідних відносин з іншими країнами, за умови досягнення стратегічної стабільності, в значній мірі залежить від достатнього рівня розвитку транспортно-логістичних технологій та інфраструктури держави. Одним з основних напрямків розвитку транспортної системи країни є раціоналізація вантажопотоків.

Достатньо високий рівень експорту зернових вантажів потребує