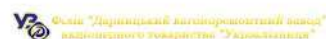


Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

двадцять першої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*
(5-6 червня 2025р. м. Харків, Україна)



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (FRANCE)
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF
TRANSPORT (POLAND)
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ПРОМИСЛОВОСТІ НАН УКРАЇНИ

Матеріали

*Двадцять першої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(5 - 6 червня 2025р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова: *Панченко С.В.*, д.т.н., проф., ректор Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Заступники голови: *Каграманян А.О.*, к.т.н., доц., проректор з науково-педагогічної роботи .Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);
Дикань В.Л., д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Секретаріат:

Толстова А.В. к.е.н., доц., доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Шановал Г.В. к.т.н., доц., заступник декана з денної форми навчання Факультету УПП Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Примаченко Г.О. к.т.н., доц., доцент кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

з відповідними компетентностями. Створення мікрокваліфікаційних курсів з комплаєнс-менеджменту для фахівців транспортної галузі сприятиме формуванню цілісного бачення взаємозв'язку між регуляторною відповідальністю та сталим розвитком [3]. Це, своєю чергою, дозволить адаптувати управлінські практики до нових вимог, підвищити довіру до транспортних підприємств та забезпечити інтеграцію етичного виміру у стратегічне планування.

Таким чином, розвиток культури комплаєнсу має розглядатися як стратегічна умова досягнення ЦСР у транспортній галузі, що забезпечує не лише дотримання зовнішніх вимог, але й зміцнення внутрішньої відповідальності, організаційної стійкості та соціальної довіри.

(Роботу виконано в рамках проєкту Erasmus+ : “Implementation of the European Approach of Compliance Management in Ukraine” № 101179706 EUComplianceM4UA).

[1] Чернишова В. (2023). Вплив комплаєнс культури на ефективність функціонування публічного адміністрування. Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права, № 1. DOI: <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2023.1.30>.

[2] Betsy Macht, Anne Davis (2018). Strategies to Influence a Quality and Compliance Culture. IJAMT. Vol. 17. Iss. 1. DOI: <https://doi.org/10.5590/IJAMT.2018.17.1.06>.

[3] Vasylieva M., Dudnieva I. (2024). Ethical compliance framework: importance for maintaining corporate responsibility. Управління розвитком економічного середовища в умовах глобальних трансформацій : Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 07-09 травня 2024 року) : УПА. 2024. С. 340-342. URL: http://econmgmt.uipa.edu.ua/?page_id=1856.

УДК 338.222

ФОРМУВАННЯ ПІДХОДУ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ ВІДНОСИН ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗІ СТЕЙКХОЛДЕРАМИ

FORMING AN APPROACH TO THE ORGANIZATION OF RELATIONS BETWEEN RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES AND STAKEHOLDERS

М.І. Дьяков ¹

¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

М.І. Dyakov ¹

¹Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Формування ефективної системи взаємодії з основними стейкхолдерами становить ключовий елемент розвитку корпоративної соціальної відповідальності підприємств залізничного транспорту України.

Даний процес слід визначити як стратегічно орієнтовану діяльність, спрямовану на забезпечення сталого розвитку залізничних компанії з урахуванням інтересів усіх залучених сторін: працівників; споживачів; постачальників; громадських організацій; інших груп, зацікавлених у соціальній орієнтації бізнесу та ін. У цьому контексті особливого значення набуває: розробка або модернізація підходу до управління стейкхолдерськими відносинами; ідентифікація ключових партнерів (які вже впливають або можуть вплинути на діяльність підприємства); встановлення ефективних комунікаційних механізмів, що передбачають: аналіз соціальних очікувань, створення цільових програм взаємодії, розробку оптимальних каналів зв'язку, моніторинг результатів співпраці та ін.

Дослідження практик соціальної відповідальності серед українських підприємств залізничного транспорту [1-2] свідчить про те, що більшість з них й досі керуються традиційними управлінськими моделями. Такі підходи передбачають, що взаємодія з учасниками соціально-економічного середовища зводиться переважно до виконання угод, зокрема щодо якості транспортно-логістичних послуг.

Однак сучасні вимоги сталого розвитку вимагають від транспортного бізнесу більш широкого погляду – переходу до холістичного управління. У цьому контексті партнерські відносини зі стейкхолдерами мають спрямовуватися не лише на виконання зобов'язань, але й на інноваційні рішення, підвищення соціальної відповідальності, розвиток професійних навичок та творчого потенціалу, а також на побудову системної співпраці, орієнтованої на довгострокову стабільність.

Сучасна наукова думка [3] розрізняє три основні підходи до організації управління відносинами зі стейкхолдерами: централізований, децентралізований та гібридний. На наш погляд, для підприємств залізничного транспорту оптимальним рішенням є гібридна модель управління, адже вона надає можливість: застосовувати диференційований підхід до роботи з різними групами стейкхолдерів; балансувати між потребами власного бізнесу та інтересами зовнішніх партнерів; інтегрувати найефективніші елементи різних управлінських систем; мінімізувати характерні недоліки чистої централізації або децентралізації.

Таке комбіноване управління створює оптимальні передумови для реалізації принципів сталого розвитку, забезпечуючи при цьому гнучкість і ефективність прийняття управлінських рішень.

Дослідження організаційної структури АТ «Укрзалізниця» виявило відсутність спеціалізованих підрозділів з роботи зі стейкхолдерами. Враховуючи це, пропонуємо наступні шляхи удосконалення системи управління:

1. Створення окремого департаменту – оптимальний варіант для великих транспортно-логістичних підприємств, що дозволить централізувати управління стейкхолдерськими відносинами.

2. Розширення повноважень існуючих підрозділів – доцільно доручити функції взаємодії із зацікавленими сторонами відділу корпоративної соціальної відповідальності або аналогічним структурам.

3. Формування міжфункціональної робочої групи – тимчасове рішення, що передбачає залучення кваліфікованих фахівців з аналізу стейкхолдерів та комунікаційного менеджменту.

Отже, ефективність взаємодії зі стейкхолдерами безпосередньо залежить від формування відповідного дієвого концептуального підходу. Запропоновані в межах дослідження положення дозволяють сформувати універсальні переваги, актуальні для вітчизняних підприємств залізничного транспорту, що дозволять: підвищити обсяги реалізації транспортно-логістичної продукції; мінімізувати соціально-економічні ризики; зміцнити ділову репутацію та клієнтську лояльність.

[1] Дикань В. Л., Корінь М. В. Концепція впровадження цифрового реінжинірингу в діяльність промислових підприємств. Адаптивне управління: теорія і практика». Серія «Економіка». 2020. № 8 (16). URL: <https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/292/264>.

[2] Обруч Г. В., Токмакова І. В., Овчиннікова В. О., Корінь М. В. Управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту як інструмент забезпечення їх збалансованого розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2022. № 78-79. С. 119 – 129.

[3] Дикань В. Л., Обруч Г. В. Формування бізнес-моделі збалансованого розвитку підприємств в умовах цифровізації економіки. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія «Економіка». 2021. Вип. 11 (22). URL : <https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/406/350>.

УДК 330.131.7:658

КОМПЛЕКСНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

COMPREHENSIVE RISK MANAGEMENT SYSTEM TO ENSURE THE ECONOMIC SECURITY OF THE ENTERPRISE

*канд. екон. наук О.А. Єрмоленко, аспірант О.А. Карвацький
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

***O.A.Yermolenko PhD (Econ.), O.A.Karvatskyi postgraduate (USURT)**
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

У сучасних умовах динамічного розвитку світової економіки проблема забезпечення економічної безпеки постає особливо гостро для як держав, так і підприємств. Підвищена нестабільність фінансових ринків,

МАТЕРІАЛИ
ДЕВ'ЯТЬ ПЕРШОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
(5-6 ЧЕРВНЯ 2025 РОКУ)

Відповідальний за випуск А.В. Толстова

Підписано до друку 25 червня 2025р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. **25,45.** Обл.— вид. арк..**26,1.**
Замовлення № Тираж 300. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.