



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ



СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ



ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
IV-ї МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«ТРАНСПОРТ: НАУКА ТА ПРАКТИКА»

22 травня 2025 р.



Україна, Київ – Одеса

Транспорт: наука та практика: Збірник наукових праць IV-ї міжнародної науково-практичної конференції, Київ – Одеса, 22 травня 2025 р. – м. Київ: СНУ ім. В. Даля, 2025. – 411 с.

Співголови оргкомітету конференції:

Поркуян О.В.	д.т.н., проф., ректор, Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Київ, Україна
Климаш А.О.	к.т.н., доц., завідувач кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин, Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Київ, Україна
Кириллова О.В.	д.т.н., проф., завідувач кафедри експлуатація портів і технологія вантажних робіт, Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

У збірнику представлені наукові праці IV Міжнародної науково-практичної конференції «ТРАНСПОРТ: НАУКА ТА ПРАКТИКА», яка організована та проведена спільними зусиллями кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин, факультету транспорту і будівництва Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля (СНУ ім. В. Даля), м. Київ та кафедри експлуатації портів і технології вантажних робіт Навчально-наукового інституту морського бізнесу Одеського національного морського університету за участю таких вітчизняних та зарубіжних установ та навчальних закладів: Міністерство освіти і науки України, ДНУ «Інститут модернізації змісту освіти», Київський інститут залізничного транспорту Державного університету інфраструктури та технологій, Україна, Український державний університет залізничного транспорту, Україна; Brno University of Technology, Чеська Республіка; Vilnius Gediminas Technical University, Литва; University of Žilina, Словаччина; Silesian University of Technology, Польща; Transport company AVA Carrier LLC, Lincoln, NE, USA

Електронне збірник містить результати досліджень здобувачів вищої освіти, аспірантів, викладачів та науковців за напрямками: транспортні системи, технології та логістика; транспортні засоби та безпека перевезень; транспортна інфраструктура; економіка та правове забезпечення транспорту; інформаційні технології у логістичних та транспортних системах.

Матеріали подано в авторській редакції

СЕКЦІЯ 4

ЕКОНОМІКА ТА ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТУ

УДК: 658.7

Гриценко Н.В. к.е.н., доц.,

Козодой Д.С. к.т.н., доц.

Український державний університет залізничного транспорту, Україна

МОДЕЛЬ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В КОНТЕКСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

***Анотація.** Наслідки світової кризи, а також військовий стан в Україні, в умовах глобалізації економіки, відкриває нові проблеми, які потребують глибокого осмислення та обґрунтування шляхів їхнього практичного вирішення. Однією з них є проблема оптимізації матеріальних та супутніх їх потоків у сфері транспортної логістики. Важливим його аспектом є управління ризиками в ланцюгах поставок у системі логістики, яка є недостатньо вивченою та систематизованою. Будь-який суб'єкт господарювання в економічній діяльності стикається з ризиком. Результат ефективного управління ризиками зумовлює одержання економічного ефекту для всіх учасників логістичного ланцюга.*

Проблематика. Актуальність проблеми управління ризиками у транспортній логістиці нині не викликає сумнівів. Ризик-менеджмент у транспортній логістиці є невід'ємним елементом економічних відносин і стає органічною частиною стратегії та тактики соціально-економічної політики підприємств. Для вітчизняного транспортно-логістичного ризик-менеджменту характерна низька ефективність: відсутність комплексності розвитку цього напрямку, недостатнє вивчення теоретичних та практичних аспектів, його другорядність у ієрархії корпоративних цінностей, епізодичність та несистемність у використанні, а також, часте заміщення страхуванням. Таке

становище загрожує як зловживанням із боку страхової компанії, і збільшенням відповідного бюджету транспортного підприємства, і зниженням важливості вирішення питань управління логістичними ризиками. При цьому на більшості підприємств України досі функції керування логістикою виконуються безсистемно.

Основні матеріали дослідження. На практиці транспортна логістика охоплює широкий спектр аспектів, на які впливають різноманітні фактори та пов'язані з певними ризиками. Надійність та безперебійність є основним принципом транспортної логістики. Основною метою транспортної логістики є мінімізація витрат, тому важливо визначити пріоритетність управління ризиками, оскільки виникнення цих проблем може призвести до значних втрат ресурсів, часу та конкурентоспроможності. У складі загальних витрат у сфері управління ризиками в транспортній логістичній системі можна виділити такі групи:

- збитки від ризиків;
- витрати на управління ризиками у сфері транспортної логістики.

Вкрай важливо мінімізувати або навіть нейтралізувати ризик, гарантуючи, що витрати на управління ризиками у сфері логістики утримуються в розумних межах. Найвагомішим комплексним показником ефективності у транспортно-логістичній системі є тривалість повного циклу, що визначається як час виконання перевозки в режимі «точно та вчасно».

Ризики транспортної логістики поєднують різні види ризиків усіх складових і елементів у процесі матеріальних, фінансових та інформаційних потоків. Вони також включають ризики в процесі реального управління ризиками, що виникають в транспортно-логістичній системі. Несприятливою ситуацією або невдалим результатом може бути: упущена вигода; втрата або втрата власних коштів; відсутність результату – ні прибутку, ні збитку; втрата доходу або прибутку; подія, яка може призвести до збитків або втрати доходу в майбутньому.

Ризики в транспортній логістиці проявляються як відхилення від поставлених цілей і очікуваних результатів, пов'язані з порушенням динамічної стійкості логістичної системи підприємства з метою досягнення оптимального економічного ефекту.

Ефективність управління ризиками залежить від здатності сприяти досягненню цілей транспортного підприємства. Мета транспортно-логістичної діяльності вважається досягнутою, коли виконуються шість умов логістики, тобто доставка правильного продукту належної якості, у правильній кількості, у правильний час, у правильне місце з мінімальними витратами.

Управління ризиками в контексті транспортно-логістичної системи, як і будь-яка діяльність, пов'язана з управлінням, характеризується конкретними цілями, завданнями, методологіями та визначенням суб'єкта управління та пов'язаних з ним ризиків. Функції, які охоплює управління ризиками в системі транспортної логістики підприємства, включають планування, прогнозування факторів ризику, організацію управління ризиками, координацію, регулювання та контроль ризиків. У сукупності ці елементи сприяють формулюванню стратегії управління ризиками логістичної системи підприємства. Методи, які використовуються в управлінні ризиками в системі логістики підприємства, можна розділити на три окремі групи: методи ідентифікації ризиків, методи оцінки ризиків і методи зменшення ризиків.

Управління ризиками у транспортно-логістичній системі, як система складається з двох підсистем: керованої підсистеми (об'єкта управління) та керуючої підсистеми (суб'єкта управління). У контексті управління транспортно-логістичними ризиками об'єктом управління є ризик, тобто економічні відносини між суб'єктами господарювання в процесі реалізації цього ризику. Суб'єктом управління в системі управління ризиками є менеджер з логістики, який через методи управління здійснює цілеспрямований вплив на об'єкт управління. Основною метою управління ризиками в логістичному

секторі є підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання шляхом захисту від реалізації ризиків.

Під час функціонування логістичної системи учасники всіх точок ланцюга поставок орієнтовані на отримання прибутку. Перед менеджерами з логістики цих пунктів стоїть завдання збільшити цей прибуток і знизити витрати.

Для оцінки ризиків менеджери з логістики повинні оцінити особливості поняття «ризик» на конкретному транспортному підприємстві.

Найбільш прийнятними методами оцінки ризику в логістиці є: статистичний метод; методика аналізу доцільності витрат; метод експертних оцінок; аналітичний метод; спосіб використання аналогів.

Механізм ризик-менеджменту в транспортній логістиці характеризується як багатостадійний процес, метою якого є зменшення або компенсація збитку об'єкту у разі виникнення несприятливих подій. Виконання цього процесу залежить від циркуляції необхідних інформаційних потоків між суб'єктом і об'єктом управління. Впровадження інноваційного програмного забезпечення, в тому числі спеціальних логістичних програмних продуктів, сприяє швидкому отриманню актуальної інформації, такої як наявність і величина попиту на товари, фінансова стійкість і платоспроможність підприємства, клієнтура, конкуренти, а також, на основі аналізу, ймовірність настання конкретного страхового випадку. Важливо відзначити, що питання управління ризиками зазвичай не є пріоритетними для менеджерів з логістики, доки не відбудеться подія ризику, і витрати на вирішення цих проблем часто є високими порівняно з прибутком, отриманим протягом значного періоду. Для вирішення цього питання рекомендовано впровадження електронних спеціальних документів з управління ризиками.

На підставі проведеного аналізу розробок дослідників у галузі ризик-менеджменту пропонуємо модель управління ризиками в транспортній логістиці, яка схематично представлена на рисунку 1.

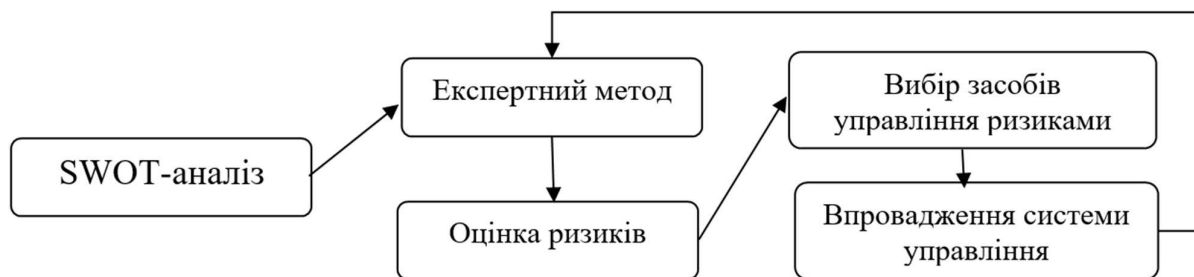


Рисунок 1 – Модель управління ризиками в транспортній логістиці

Пропонована модель управління ризиками в транспортній логістиці включає п'ять блоків функціонування системи ефективного управління ризиками. Перший блок моделі включає SWOT-аналіз, на підставі якого здійснюється класичний аналіз зовнішніх та внутрішніх ризиків транспортного підприємства. Другий блок виявляє найбільш значущі ризики за допомогою експертного методу менеджерами-логістами шляхом ранжування ризиків, упорядкування оцінюваних об'єктів дослідження в порядку зростання або зменшення їх якостей на підставі спеціальних документів. Третій блок оціночний, в ньому встановлюються рейтинги ризиків за допомогою шкали оцінки. Четвертий блок моделі відповідає за вибір засобів зниження ризиків за допомогою визначення інструментів управління ризиками. П'ятий блок безпосередньо відповідає за впровадження та коригування системи управління ризиками, який забезпечує зворотний зв'язок у досліджуваній системі.

Висновки. Застосування в транспортній логістиці розширеного концептуального підходу у вигляді запропонованої моделі управління ризиками сприятиме оперативному врахуванню факторів ризику, притаманних конкретному напрямку діяльності. Цей підхід має бути включений у систему стратегічного та тактичного управління транспортним підприємством, щоб створити комплексну структуру управління ризиками. У сучасному контексті глобалізації та транснаціоналізації міжнародної економіки інтегрована парадигма управління ризиками на транспортних підприємствах перетворилася на критично важливий компонент корпоративної стратегії, забезпечуючи

оптимізоване управління потоками ресурсів у транспортно-логістичній системі, тим самим максимізуючи прибуток для всіх зацікавлених сторін завдяки синергічному ефекту.

gritsenkonatal@gmail.com

dmitry_1980@ukr.net

УДК 658.14:656.022.9

Зозуля О.С., студ.,

Чебанова Т.Є., к.е.н., доц.

Одеський Національний Морський Університет, Україна

ФОРМУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

***Анотація.** Формування раціональної структури капіталу є одним із ключових завдань сучасного фінансового менеджменту, оскільки від нього залежить фінансова стійкість, прибутковість і можливості зростання підприємства. Особливо актуальним це питання постає для підприємств стратегічної інфраструктури, зокрема порткових операторів, що здійснюють діяльність в умовах нестабільного зовнішнього середовища, підвищеного рівня ризиків, зміни валютного курсу та вартості капіталу.*

Вивчення та дослідження питання оцінки фінансового стану дозволило зробити висновки про те, що однією з ключових фінансових проблем деяких підприємств морського бізнесу є високий рівень залученого капіталу, що формує суттєве боргове навантаження. При цьому обмежений обсяг власного капіталу знижує здатність підприємств до самофінансування та зменшує їх інвестиційну привабливість.

Нерівномірність надходження доходів в умовах зниження обсягів перевалки та порушення ланцюгів постачання збільшує ймовірність дефолту за

ЗМІСТ

Бабій М.В., Бабій В.А., Плекан У.М. Способи досягнення раціоналізації перевезень при ефективному управлінні транспортними потоками	3
Бережняк І.А., Блошкін М.І., Сліпенький Є.Б., Дорошук В.О. Вплив інтелектуальних транспортних систем (ітс) на прояви парадоксу Бреса.....	6
Загурський О.М. Економіко-математична модель оптимізації логістичного сервісу ланцюга постачань	9
Киман А.М., Краченко М.А., Товстопят В.В., Прохорченко А.В. Аналіз методів управління розвитком залізничної мережі в умовах виявлення обмежень її пропускної спроможності	14
Кириллова О.В., Кириллова В.Ю. Еволюція ролі портів у глобальних ланцюгах постачання: концептуалізація моделі Port-centric supply chains	17
Кириллова О.В., Ромах В.Л. Засади створення конкурентного ринку портових контейнерних терміналів	24
Корнієць П.Є. Особливості судноплавства на Дунаї	29
Коробкова О.М. Європейські стандарти митного посередництва: регуляторні зміни та нові вектори адаптації бізнесу	33
Кудряшов Д.В. Моделювання транспортних потоків будівельних матеріалів у контексті розвитку мультимодальних логістичних центрів	36
Лебідь Є.М., Лужанська Н.О., Лебідь І.Г. Розробка заходів з оптимізації тривалості транспортно-експедиторського обслуговування замовників при виконанні мультимодальних перевезень	39
Магамадов О.Р. Алгоритм адаптивного управління процесом обробки судна	44
Кириллова О.В., Магамадов О.Р., Павлова Н.Л. Українська школа підготовки фахівців з управління портовою діяльністю	48
Мазуренко О. О., Тігов О.Г. Впровадження блокчейн технологій для відстеження контейнерів на залізничному транспорті	53

Торгашов В.Ю., Баб'як М.О., Недужа Л.О., Гащук А.В., Забіж І.О. Удосконалення роботи системи захисту від боксування на електровозі ВЛ11м.....	291
Хітров І.О. Інтелектуальні транспортні системи у забезпеченні безпеки перевезень	293
Фомін О.В., Козинка О.С. Використання еластомерів як антивібраційного та зхисного покриття для збільшення життєвого циклу несівних конструкцій в рухомому складі	296
Черкашин І.А., Шевченко С.І., Полупан Є.В. Перспективи застосування вуглець-вуглецевих композитних фрикційних матеріалів для гальмівних пристроїв автомобілів	300
Кузьменко С.В., Черкашин О.П. Особливості розрахункової комп'ютерної моделі котла вагона-цистерни.....	308
Татарченко Г.О., Білошицька Н.І., Білошицький М.В. Формування сталого транспортної інфраструктури міст.....	314
Плекан У.М. Вплив міжнародних транспортних коридорів на західний регіон України	319
Плекан У.М., Бабій М.В. Роль транспортної інфраструктури в розвитку транскордонного співробітництва.....	323
Fomin O.V., Burlutskyi O.V., Burlutskyi D.O., Cherkashin O.P. Criteria and mathematical models for predicting mechanical properties of freight wagon bearing systems	326
Гриценко Н.В. Козодой Д.С. Модель управління ризиками в контексті транспортно-логістичної системи	332
Зозуля О.С., Чебанова Т.Є. Формування раціональної структури капіталу підприємств морського бізнесу	337
Кравченко О.О., Челомбітько О.І. Оцінювання конкурентостійкості транспортних компаній.....	340

Формат 60 × 84 1/8. Папір офсетний. Гарнітура Times.
Друк офсетний. Умов. друк. арк. . Обл.-вид. арк. .
Наклад 100 прим. Вид. № . Ціна вільна.

Видавництво
Східноукраїнського національного університету
імені Володимира Даля

Свідоцтво про реєстрацію: серія ДК № 1620 від 18.12.03

Адреса університету: вул. Іоанна Павла II, 17

м. Київ, 01042, Україна

E-mail: vidavnictvoSNU.ua@gmail.com