

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(2 - 3 червня 2022р. 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
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА

Матеріали

*вісімнадцятої науково-практичної
міжнародної конференції*

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

(2 - 3 червня 2022р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

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

Заступники голови: *Ватуля Г.Л.*, д.т.н., проф., проректор з наукової 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).

Шаповал 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., ст.викладач кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Зміст

Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

<i>С.В. Панченко</i> Індустріально-логістичні центри як сучасна модель інноваційного відродження економіки України	17
<i>В.Л. Дикань</i> Індустріальні парки як основа післявоєнного економічного відродження промисловості України	20
<i>А.С. Зайцева</i> Сутність поняття транспортно-логістичної інфраструктури, та її складових	22
<i>М.В. Корінь, О.А. Лановий</i> Розвиток ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту в умовах становлення інноваційно-інформаційної економіки	25
<i>О.В. Маковоз</i> Транспортно - логістична інфраструктура як інструмент стійкого розвитку країни в сучасних умовах	27
<i>О.М. Синіговець</i> Інноваційні форми міжнародних економічних відносин як формування нових можливостей розвитку світового господарства	29

Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

<i>М.М. Багрій, В.В. Клименко</i> Основні питання розвитку та функціонування мультимодальних перевезень	32
<i>Є.І. Балака, М.Є. Резуненко</i> Вплив транспортно-логістичних процесів на валовий внутрішній продукт України та економічні наслідки блокування портів	34
<i>Г.С. Бауліна, А.О. Гукова, Т.В. Колодочка</i> Формування оптимальної технології функціонування міжнародного перевантажувального терміналу	36
<i>Г.С. Бауліна, Р.В. Самань, А.В. Пасіч</i> Підходи до удосконалення технології взаємодії станції та під'їзних колій	38

<i>Л. С. Коновалов, Г. О. Дзядук, М.В. Гарасєв</i> Досвід ЄС для підтримки, стимулювання та регулювання розвитку малого і середнього бізнесу	303
<i>П.Ю. Косінцева, О.В.Дикань</i> Управління іміджем підприємства через людський капітал	305
<i>В.І. Куделя</i> Адаптація персоналу сучасного підприємства	306
<i>М. С. Кушавський, Є. О. Кіблик</i> Стратегічні аспекти інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств залізничного транспорту	308
<i>Г.А. Лоскутова</i> Аналіз соціально-економічного стану річкового транспорту та пов'язані з ним ризики	311
<i>Л.С. Любохинець, Н.П. Танасієнко</i> Кредитний скоринг як інструмент забезпечення фінансово- економічної безпеки банківських установ	313
<i>М.А. Mashchenko</i> Management of environmental security of the enterprise in the conditions of globalization	315
<i>О.М. Нестеренко</i> Основні тенденції зміни ринку праці в умовах сучасних інформаційних технологій	317
<i>В.Ю. Нестеренко, А.Р. Мороз, І.В. Осьмірко</i> Причини та стратегії інноваційної конкурентної поведінки підприємства	318
<i>Г. В. Обруч</i> Інноваційні тренди розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації глобального транспортно-логістичного простору	320
<i>В. О. Овчиннікова, Н. О. Гонтар</i> Формування системи оцінки інноваційного розвитку підприємств	324
<i>Viktoriiia Ostapenko</i> Priorities of competitiveness recovery and transition to innovative economy	326

залізничного транспорту слід зосередити увагу на диверсифікації джерел інвестиційного забезпечення реалізації інноваційних проєктів, формуванні дієвого механізму управління ризиками їх впровадженням, використанні сучасних інструментів інвестиційної співпраці підприємств залізничного транспорту, розробленні конкурентної тарифно-цінової політики в галузі, розробленні і впровадженні прозорої системи планування, залучення та використання інвестицій, розробленні дорожньої карти інвестиційних проєктів, формуванні цифрових платформ інвестиційної співпраці тощо.

Таким чином, реалізація вказаних стратегічних напрямів інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств залізничного транспорту сприятиме стабілізації сучасного стану вітчизняних підприємств залізничної галузі і забезпеченню їх конкурентоспроможності в стратегічній перспективі на глобальному ринку транспортно-логістичних послуг.

УДК 656.621/.626:338.27

АНАЛІЗ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ ТА ПОВ'ЯЗАНІ З НИМ РИЗИКИ

ANALYSIS OF THE SOCIO-ECONOMIC STATE OF RIVER TRANSPORT AND RELATED RISKS

Г.А. Лоскутова

Український державний університет науки і технологій(м. Дніпро)

Н.А. Loskutova

Ukrainian State University of Science and Technologies (Dnipro)

В Україні індустріалізація дійшла на початку 19ст., це було залізничне будівництво, яке підштовхувало країну до розвитку промисловості. Та не тільки залізницею здійснювалися перевезення товарів. Завдяки річковому транспорту Дніпра було досягнуто промислового перевороту на транспорті. Вже в 1890 році в Україні використовувалося 220 пароплавів. В подальшому були створенні азово-чорноморські порти [1].

З часом річковий транспорт занепав і станом на початок 2020 року доля перевезення цим видом транспорту склав приблизно до 1,1% порівняно з усіма видами транспорту. Основною річковою магістраллю є Дніпро, по якому можуть відправлятися вантажі, такі як кам'яне вугілля, нафта, руда, метали, лісні вантажі, мінеральні будівельні матеріали, а

також зернові вантажі[2].

В зв'язку з нинішньою ситуацією в стані війни виникає багато труднощів для підприємців з доставкою вантажу в пункт призначення. Тому треба розглядати інші товарні шляхи та оновлювати ті, що зазнали занепаду такі, як річковий шлях.

Вже наприкінці 2020 року до Верховної Ради України був поданий та ухвалений законопроект «Про внутрішній водний транспорт». Мета цього проекту відродити економічну діяльність та створити нові робочі місця [3].

Водні шляхи України розгалужені та мають багато річок, які впадають одна в одну. Вони з'єднуються з морськими шляхами та з річковими внутрішніми шляхами Європи. Порівняно з Україною в Європі цей вид транспорту являється розвиненим та є альтернативою усім іншим видам транспорту.

Стосовно глави Угоди про асоціацію України з ЄС країна зобов'язана відродити річковий транспорт, який є важливим кроком у реформуванні транспортної галузі.

Згідно прогнозам завдяки проекту «Закону» в галузі економіки України, може статися економічний прорив, спрямований на судноплавство та суднобудівництво. Позитивним соціально-економічним ефектом законопроекту стане:

- відновлення завантаження річкових шляхів дозволить розвантажити автомобільні дороги. Це заощадить на ремонті та утриманні доріг;
- зменшення викиду вуглекислого газу виявить сприятливий вплив на екологію;
- розширення та відновлення будівництва суден дасть змогу створити нові робочі місця;
- створення нових торгових шляхів на українських та світових ринках;
- підвищення рівня національної безпеки і оборони держави;
- надходження нових інвестицій в економіку України.

Річковий транспорт може задовольнити потреби не тільки у перевезенні вантажів, пасажирів більш екологічним та економічним способом, а й стати новим етапом розвитку в туристичній галузі.

Також треба враховувати можливі ризики пов'язані з річковим транспортом. Для запобігання негативних наслідків необхідно використовувати інструменти управління ризиками, основними групами яких є:

- відмова від ризикованих проектів та ненадійних постачальників, страхування;
- створення спеціальних відділів з управління ризиками та

венчурних підприємств;

- інвестиції, розподіл відповідальності та ризику у часі;
- необхідно створити резерви та вести цілеспрямований маркетинг, моніторинг, прогнозування і стратегічне планування.

Для того, щоб річковий транспорт став конкурентоспроможним, треба не тільки реконструювати та відновити шляхи та судна, але й змінити негативний імідж цього виду транспорту.

[1] С. В. Кульчицький. Індустріалізація Архівовано 10 серпня 2016 у Wayback Machine. // Енциклопедія історії України : у 10 т. / редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. ; Інститут історії України НАН України. — К. : Наукова думка, 2005. — Т. 3 : Е — Й. — С. 468. — 672 с.

[2] Транспорт річковий Архівовано 1 лютого 2021 у Wayback Machine. // Митна енциклопедія : у 2 т. / І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін.. — Хм. : ПП Мельник А. А., 2013. — Т. 2 : М — Я. — С. 416. — 536 с.

[3] Про внутрішній водний транспорт [Електронний ресурс] : Закон України , № 1054-IX від 3 грудня 2020. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

УДК 65.011

КРЕДИТНИЙ СКОРИНГ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ БАНКІВСЬКИХ УСТАНОВ

CREDIT SCORING AS AN TOOL FOR ENSURING FINANCIAL AND ECONOMIC SECURITY OF BANKING INSTITUTIONS

*канд. екон. наук Л.С. Любохинець,
канд. екон. наук Н.П. Танасієнко
Хмельницький національний університет*

*PhD (Econ.) L.S Liubokhynets, PhD (Econ.) N.P. Tanasienko
Khmelnyskyi National University*

Кредитний скоринг (від англ. score – бал) – це система оцінки кредитоспроможності банками, що на основі кредитної історії оцінює ймовірність дефолту потенційного позичальника, виходячи з його соціально демографічних характеристик.

Сьогодні для банківських установ кредитний скоринг є зручним інструментом оцінювання кредитоспроможності позичальників, адже враховує як кількісні фінансові показники діяльності позичальника, так і якісні показники, що характеризують кредитоспроможність цих позичальників.

Кредитний скоринг це математична або статистична модель, за допомогою якої банк визначає, наскільки велика ймовірність, що