

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

двадцять другої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*
(4-5 червня 2026 р. м. Харків, Україна)



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ 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 другої науково-практичної
міжнародної конференції*

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

(4 – 5 червня 2026 р., 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);

Шаповал Г. В. к.т.н., доц., заступник декана з денної форми навчання факультету управління процесами перевезень 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).

проектування відновлювальних робіт дозволяє скоротити строки проектування та мінімізувати відхилення від кошторису.

Відновлення інфраструктури морського транспорту потребує державних ресурсів та активного залучення корпоративного і міжнародного фінансування. Інструментами таких рішень є концесійні угоди та угоди про державно-приватне партнерство, залучення грантового фінансування міжнародних фондів відновлення, механізм «зелених облігацій» для фінансування екологічно орієнтованих відновлювальних проєктів.

Розвиток інструментів прийняття рішень у сфері відновлення елементів інфраструктури морського транспорту є необхідною умовою ефективного використання обмежених ресурсів і забезпечення стійкого відновлення галузі. Комплексне застосування методів пріоритизації збитків, інвестиційного аналізу, сценарного планування та цифрових платформ управління дозволяє підвищити обґрунтованість управлінських рішень і скоротити строки відновлення ключових логістичних вузлів. Для України стратегічним завданням є формування інституційної платформи прийняття таких рішень на рівні державно-приватного партнерства з активним залученням міжнародних інституцій, що забезпечить синергію ресурсів та координацію відновлювальних процесів у морській галузі.

[1] В уряді розраховують на 550 млн євро інвестицій в рамках реалізації плану відновлення морської галузі. URL: <https://tinyurl.com/m5hevyd>

[2] Стартує проєкт «IMO for Ukraine»: у фокусі - відновлення й модернізація морської інфраструктури URL: <https://tinyurl.com/3bw7bmdh>

УДК 657.372.5:656.2:658.14

ВПЛИВ СТВОРЕННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕНЬ НА ФІНАНСОВУ СТАБІЛЬНІСТЬ ТА ЗНИЖЕННЯ РИЗИКІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

IMPACT OF CREATING SECURITIES ON FINANCIAL STABILITY AND RISKS REDUCTION IN RAILWAY TRANSPORT

докт. екон. наук О. Г. Кірдіна, канд. екон. наук О. Д. Стешенко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

O. H. Kirdina, D.Sc. (Econ.), O. D. Steshenko, PhD (Econ.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Реформування залізничного транспорту з метою підвищення ефективності та фінансовою стабільності визначає необхідність нових підходів до створення забезпечення та зниження ризиків.

Фінансова стабільність підприємств залізничного транспорту

визначається не лише ефективністю управління поточними активами та пасивами, але й здатністю своєчасно передбачати та покривати майбутні витрати, пов'язані з експлуатацією рухомого складу, обслуговуванням інфраструктури та виконанням соціальних і правових зобов'язань. Створення забезпечень (резервів майбутніх витрат і платежів) на підприємствах залізничного транспорту є важливим інструментом управління ризиками та підтримання фінансової стабільності.

Діяльність залізниці пов'язана з численними ризиками: фінансовими (коливання доходів, простої) та виробничими (аварії, знос рухомого складу). Формування забезпечень дозволяє заздалегідь акумулювати кошти для покриття майбутніх витрат, пов'язаних із цими ризиками (рис. 1).

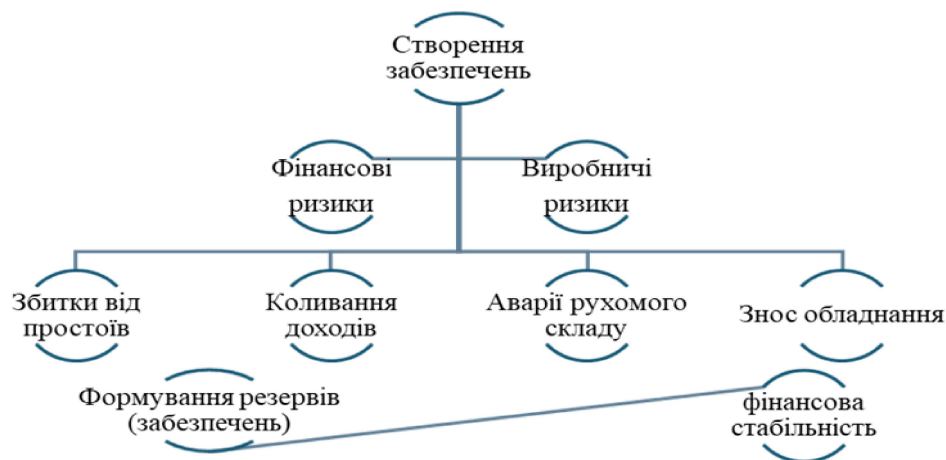


Рис. 1. Вплив створення забезпечень на фінансову стабільність та зниження ризиків на залізничному транспорті

Додатковим суттєвим фактором ризику для підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах є воєнні загрози, пов'язані з пошкодженням інфраструктури, рухомого складу, логістичних вузлів та енергетичних об'єктів унаслідок бойових дій. Руйнування колій, мостів, станцій, депо, систем сигналізації та зв'язку призводить до значних незапланованих витрат на відновлення, простоїв у перевезеннях, втрати доходів та зростання операційних витрат. Крім того, зростають ризики для життя і здоров'я працівників, ускладнюється виконання договірних зобов'язань перед вантажовласниками та пасажирями. За таких умов формування забезпечень набуває особливої актуальності, оскільки дозволяє створити фінансовий резерв для оперативного відновлення пошкоджених об'єктів, компенсації втрат та підтримання безперебійності функціонування залізничної системи навіть в умовах воєнної нестабільності.

Наявність таких резервів сприяє:

- 1) своєчасному проведенню ремонтів;
- 2) гарантуванню виплат працівникам;
- 3) фінансуванню екологічних заходів;

- 4) підтриманню ліквідності та платоспроможності підприємства;
- 5) зниженню ймовірності фінансових втрат у разі непередбачених подій.

Отже, забезпечення є не лише елементом бухгалтерського обліку, а й важливим механізмом фінансової безпеки залізничного транспорту.

У цьому контексті формування забезпечень виступає ключовим елементом фінансового менеджменту, що дозволяє оптимізувати управління ризиками та забезпечує передбачуваність грошових потоків. Забезпечення, згідно з НП(С)БО 11 [1] та МСБО 37 [2], являють собою зобов'язання з невизначеними сумою або строком погашення, які виникають у результаті минулих подій і передбачають імовірне вибуття ресурсів у майбутньому. Їх створення ґрунтується на професійному судженні та достовірній оцінці, що забезпечує можливість планування та контролю витрат, а також мінімізує фінансові та операційні ризики підприємства.

Надходження основних показників у режимі реального часу та аналіз тенденцій їх зміни дозволяють своєчасно ідентифікувати потенційні ризики, що загрожують стабільності функціонування підприємства, та оперативно приймати управлінські рішення для їх мінімізації [3].

Особливістю залізничного транспорту є висока чисельність персоналу та значна капіталоемність інфраструктури, що визначає необхідність системного підходу до формування забезпечень. Соціальні зобов'язання перед працівниками, зокрема забезпечення виплат відпусток та додаткових пенсійних виплат для осіб з пільговими умовами праці, відіграють вирішальну роль у стабілізації кадрового потенціалу та підтримці безперебійної діяльності підприємства. Акумуляція ресурсів для покриття цих витрат дозволяє своєчасно виконувати законодавчо встановлені та внутрішньо нормативні зобов'язання, зменшуючи ризик соціальної нестабільності та забезпечуючи ефективну мотивацію персоналу. На рівні бухгалтерського обліку такі резерви відображаються через субрахунок 471 «Забезпечення виплат відпусток», що дозволяє здійснювати контроль за рухом коштів, своєчасним нарахуванням та використанням резервів у кореспонденції з рахунками витрат і розрахунків із заробітної плати та єдиним соціальним внеском.

Не менш вагомим є створення забезпечень для покриття витрат на капітальний ремонт та технічне обслуговування рухомого складу й інфраструктури. Регулярне відновлення локомотивів, пасажирських і вантажних вагонів, колії, мостів, тунелів та контактної мережі є необхідним елементом безперервної експлуатації залізничної системи. Відсутність фінансування таких заходів може призвести до зниження технічного стану об'єктів, збільшення простоїв та аварійних ситуацій, що негативно відображається на фінансових результатах та репутації

підприємства. Формування резервів дозволяє не лише планувати фінансування, а й оптимізувати використання ресурсів, забезпечувати централізоване управління капітальними витратами та підтримувати фінансову дисципліну між структурними підрозділами. Такий підхід сприяє зниженню операційних ризиків та забезпечує стратегічну стійкість діяльності.

Оптимізація структури і розширення спектру послуг можуть призвести до зменшення витрат, підвищення продуктивності та збільшення доходів від користування інфраструктурою. Це, у свою чергу, знижує фінансові ризики і забезпечує стабільність підприємства шляхом залучення нових споживачів транспортних послуг, що зміцнює ринкові позиції підприємства залізничного транспорту [4].

Важливим аспектом управління ризиками є формування забезпечень під правові та гарантійні зобов'язання. Залізничний транспорт систематично стикається з претензіями вантажовласників та пасажирів щодо псування вантажу, порушення термінів перевезення або невиконання гарантійних умов ремонту та обслуговування обладнання. Створення резервів для покриття ймовірних витрат у цих сферах дозволяє уникнути непередбачених фінансових втрат, забезпечує передбачуваність бухгалтерського обліку та підтримує репутацію підприємства як надійного контрагента. Особлива увага приділяється також резервам на гарантійне обслуговування ремонтної продукції та послуг, що підвищує довіру партнерів і зміцнює ринкові позиції підприємства.

Суттєве значення мають специфічні забезпечення, характерні для залізничного транспорту, зокрема резерви на демонтаж та ліквідацію основних засобів, реструктуризацію підприємства, покриття екологічних витрат та штрафів. Вони дозволяють системно планувати майбутні витрати та створюють фінансову подушку для покриття обтяжливих витрат, що виникають у процесі довгострокової експлуатації інфраструктури. Аналітичний облік таких забезпечень за структурними підрозділами, видами зобов'язань та контрагентами забезпечує контроль за використанням резервів і дозволяє оперативно реагувати на зміни фінансового стану підприємства. Це сприяє зміцненню загальної фінансової стабільності та підвищенню ефективності управління ризиками.

Аналіз умов функціонування залізничного транспорту України в період структурної перебудови економіки підтверджує необхідність збереження централізованої системи управління, але з удосконаленою методикою розподілу доходів від вантажних перевезень між залізницями та їхніми структурними підрозділами. Це сприятиме прозорості фінансових потоків і знизить ризики конфліктів та неефективного використання ресурсів, що є особливо актуальним у період змін і реформ [5].

У комплексі, створення забезпечень у залізничному транспорті є фундаментальним механізмом забезпечення фінансової стабільності та зниження ризиків. Воно дозволяє прогнозувати та покривати майбутні витрати, знижує фінансові, операційні та соціальні ризики, забезпечує оптимальне використання ресурсів та підвищує стратегічну стійкість підприємства. Умовна передбачуваність витрат та централізоване управління резервами сприяють не лише ефективності поточного фінансового менеджменту, а й створюють передумови для довгострокового розвитку залізничної галузі.

Таким чином, системне формування забезпечень виступає ключовим інструментом управління фінансовими ризиками та забезпечення стійкості підприємств залізничного транспорту у висококонкурентному та капіталоємному середовищі.

[1] Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 11 «Зобов'язання», затверджене наказом Міністерства фінансів України від 31.01.2000 № 20. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0085-00#Text>

[2] Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 37 (МСБО 37). Забезпечення, умовні зобов'язання та умовні активи URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_051#Text

[3] Цвірко О.О., Крилов Д.В. Система управління ризиками на залізничному транспорті. *Інфраструктура ринку*. Вип. 58. 2021. с. 66-71

[4] Кравченко В. В. Управління ризиками на підприємствах залізничного транспорту в умовах цифрової трансформації. *Актуальні питання економічних наук* DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.16028154>

[5] Управління ризиками. Веб-сайт: Assets. Financial Group. URL: <https://www.assets.com.ua/sistema-upravlinnya-rizikami>

УДК 656.2. 152

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОЦЕСУ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

INCREASING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE ACTIVITIES IN THE RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION ORGANIZATION PROCESS

докт. екон. наук В. І. Копитко

Львівський інститут менеджменту(м. Львів)

V. I. Kopytko, Doctor of Economic Sciences

Lviv Institute of Management (Lviv)

На сьогоднішній день спостерігається посилення конкуренції на транспортному ринку ЄС де йде інтенсивний пошук шляхів підвищення ефективності транспортних перевезень за рахунок впровадження

Зміст

Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

С. В. Панченко Трансформація залізничного транспорту України: логістична стійкість та європейська інтеграція в умовах воєнних викликів	3
В. Л. Дикань Інституційне забезпечення розвитку індустріальних парків в Україні: виклики та перспективи	7
Yu. Prus Cluster approach to ensuring the protection of critical infrastructure objects	10
Л. М. Алексеєнко, О. І. Тулай Вплив управління публічними фінансами на розвиток індустріальних центрів: регіональний та міжнародний виміри	12
Е. Р. Бекіров Туризм як драйвер економічного зростання Дніпровського регіону: шляхи удосконалення	14
К. В. Гарькавенко Фінансові механізми повоєнного відновлення індустріальних центрів України в умовах глобалізації	16
Л. Л. Калініченко Цифрова трансформація промислових екосистем: нові архітектури індустріального розвитку	19
В. В. Коваль, І. М. Гончарова Новітні стандарти розвитку індустріальних парків України як чинник глобальної конкурентоспроможності	21
М. А. Мироненко, Т. І. Лисенко Розвиток індустріального центру в умовах глобальних викликів на прикладі міста Дніпра	23
М. Р. Новіцький Проблематика екологічної безпеки в умовах розвитку індустріальних центрів: системні виклики, технологічні ризики та стратегії модернізації	25

О. В. Громова, В. Г. Яковенко Управління витратами та його вплив на ефективність роботи залізниць	297
О. Г. Дейнека, О. І. Мироненко Адаптація транспортно-логістичної системи до сучасного стану економіки України	298
А. О. Дергоусова Механізми емоційного впливу у цифровому маркетингу	302
Л. В. Дибчук Менеджмент і маркетинг транспортно-логістичних систем в умовах цифровізації	304
О. Л. Загорянська, А. О. Гаврилець Цифрова трансформація як інструмент підвищення конкурентоспроможності логістичного підприємства	306
В. С. Здреник, Р. В. Ціщик Статистичне забезпечення логістичного управління транспортними підприємствами	308
О. І. Зоріна Динамічне ціноутворення як інструмент маркетингового управління попитом на пасажирські залізничні перевезення	310
Н. Є. Каличева, О. Чабан Логістика як конкурентна перевага	313
О. М. Кібік, В. О. Котлубай Розвиток інструментів прийняття рішень у сфері відновлення елементів інфраструктури морського транспорту	314
О. Г. Кірдіна, О. Д. Стешенко Вплив створення забезпечень на фінансову стабільність та зниження ризиків на залізничному транспорті	316
В. І. Копитко Підвищення ефективності інноваційної діяльності процесу організації залізничних вантажних перевезень	320

МАТЕРІАЛИ
ДВАДЦЯТЬ ДРУГОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
(4 – 5 ЧЕРВНЯ 2026 РОКУ)

Відповідальний за випуск А. В. Толстова

Підписано до друку 12 червня 2026 р.
Формат паперу 60х84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. арк. **36,2**. Обл.– вид. арк. **36,8**.
Замовлення № Тираж 300. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.