

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).

Management Annals. 2022. DOI: <https://doi.org/10.5465/annals.2020.0340>

[4] Balahurovska I. The influence of leadership style on team psychological climate and employee productivity. Scientific Papers of Silesian University of Technology. Organization and Management Series. 2024. № 210. P. 9–18. DOI: <https://doi.org/10.29119/1641-3466.2024.210.1>

[5] Литвишко, Л., & Марченко, П. (2021). Технології мотивації персоналу підприємств у сучасних умовах. *Економіка та суспільство*, (31). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-31-4>

[6] Kompanets K., Lytvyshko L., Fedoryak R., Krasnoshtan O. Simulation Modeling of the Distribution of Rights and Management System of Innovative Development of Personnel of Enterprises under the Influence of the Factors of the COVID-19 Pandemic. *Virtual International Conference on Sustainable Innovation in Mechanical Engineering ICSIME-2021*. 2022. Vol. 2413. P. 040003-1 - 040003-11. URL: <https://doi.org/10.1063/5.0079789>

[7] Siyal S. Leadership and management in organizations: Perspectives from SMEs and MNCs. *Frontiers in Psychology*. 2023. DOI: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1156727>

УДК 656.2:658.5:005.334

ПРОЦЕСНА ВРАЗЛИВІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

PROCESS VULNERABILITY OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

докт. екон. наук В. О. Овчиннікова, О. Д. Носатенко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D.Sc. (Econ.) V. O. Ovchynnikova, O. D. Nosatenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Сучасний етап розвитку економічних систем характеризується посиленням турбулентності, зростанням рівня невизначеності та ускладненням конфігурації зовнішнього середовища, що зумовлює трансформацію традиційних підходів до управління підприємствами, орієнтованих переважно на досягнення операційної ефективності, у бік більш комплексного врахування системних ризиків та внутрішніх джерел нестабільності. У цих умовах дедалі більшої значущості набуває здатність організацій не лише адаптуватися до екзогенних шоків, але й ідентифікувати латентні вразливості власної процесної архітектури, які можуть виступати тригерами масштабних функціональних збоїв.

Особливої складності зазначена проблематика набуває у сфері залізничного транспорту, який функціонує як високозв'язана багаторівнева соціотехнічна система з підвищеною капіталомісткістю, жорсткими вимогами до безперервності технологічних процесів та високим ступенем взаємозалежності між її структурними елементами [1]. У таких умовах навіть локальні відхилення в окремих компонентах процесної архітектури здатні ініціювати каскадні ефекти, що

трансформуються у системні порушення функціонування, що, у свою чергу, актуалізує необхідність розгляду стійкості підприємств як похідної не лише від ресурсного забезпечення чи рівня ефективності, а передусім від внутрішньої збалансованості процесної системи.

Водночас домінування в сучасній управлінській парадигмі орієнтації на підвищення операційної ефективності, що реалізується через оптимізацію витрат, скорочення часових параметрів та підвищення продуктивності, нерідко супроводжується феноменом нарощування процесної вразливості, яка проявляється у зменшенні резервів стійкості, підвищенні залежності від критичних елементів та звуженні адаптаційного простору системи, що в сукупності формує ситуацію, за якої формально ефективна система виявляється недостатньо стійкою до деструктивних впливів зовнішнього середовища [2].

У цьому контексті особливої актуальності набуває концептуалізація процесної вразливості як інтегральної характеристики процесної архітектури підприємства, що відображає її схильність до деградації під впливом сукупності внутрішніх та зовнішніх факторів і не зводиться до локальних «вузьких місць», а характеризує системну властивість нестабільності, ігнорування якої призводить до викривлення управлінських рішень та формування ілюзорного уявлення про стійкість функціонування. Принципово важливим є розмежування процесної вразливості з такими категоріями, як гнучкість та адаптивність, оскільки останні відображають здатність системи до змін та пристосування, тоді як вразливість характеризує ступінь потенційної нездатності протистояти збуренням, що дозволяє інтерпретувати її як «структурну слабкість» процесної системи, яка може посилюватися навіть за умов надмірної оптимізації та скорочення внутрішніх резервів.

Аналіз процесної вразливості повинен передбачати перехід від абстрактного її розуміння до структурованої ідентифікації у межах процесної архітектури підприємства, що реалізується через декомпозицію бізнес-процесів, яка дозволяє розкрити їх внутрішню організаційну та інформаційно-ресурсну структуру, виявити точки передачі відповідальності, логіку взаємодії підпроцесів, а також приховані асиметрії, надмірну складність або концентрацію критичних операцій у вузлових елементах системи.

Таким чином, ідентифікація процесної вразливості створює підґрунтя для переходу від фрагментарного сприйняття проблем функціонування підприємства до системного бачення його внутрішньої нестійкості, що є необхідною передумовою формування проактивної моделі управління, орієнтованої не на реагування на наслідки збоїв, а на попередження їх виникнення через раннє виявлення структурних передумов дестабілізації.

[1] Dykan V., Tokmakova I., Ovchynnikova V., Obruch G., Korin M. Strategic management of innovation

activity of railway enterprises within digital changes in the industry. *AIP Conference Proceeding*. 2023. Vol. 2490. Is. 1. URL: <https://pubs.aip.org/aip/acp/article-abstract/2490/1/070003/2928235/Strategic-management-of-innovation-activity-of?redirectedFrom=fulltext>.

[2] Каличева Н. Є., Маслова В. О., Срошкін Д. Г. Управлінські аспекти організації виробництва в умовах трансформації бізнес-середовища. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2021. № 75. С. 81-86.

УДК 658.15:656:004.89

ОПТИМІЗАЦІЯ ПРОЦЕСІВ УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ CRM-СИСТЕМ

OPTIMIZATION OF ACCOUNTS RECEIVABLE MANAGEMENT PROCESSES OF A TRANSPORT ENTERPRISE USING CRM SYSTEMS

*Доктор філософії (PhD) з економіки В. Р. Писарькова, Є. О. Гладких
Університет імені Альфреда Нобеля (м. Дніпро)*

*V. R. Pysarkova, PhD in Economics, Ye. O. Hladkykh
Alfred Nobel University (Dnipro)*

Ефективне управління фінансовими потоками та підтримання належного рівня платоспроможності є важливими умовами функціонування транспортних підприємств. Одним із ключових факторів фінансової стійкості суб'єктів господарювання транспортної галузі є стан дебіторської заборгованості, оскільки її зростання може призводити до дефіциту оборотних коштів, уповільнення обігу капіталу та зниження ефективності діяльності підприємства [1].

Специфіка роботи транспортних підприємств передбачає постійну взаємодію із замовниками та контроль фінансових розрахунків, що зумовлює необхідність використання сучасних цифрових інструментів управління. Об'єктом дослідження є ПП «ПРОМ-ПАРТНЕР», діяльність якого пов'язана з наданням транспортно-логістичних послуг. Аналіз діяльності підприємства показав необхідність удосконалення системи управління дебіторською заборгованістю, оскільки несвоєчасні платежі негативно впливають на фінансові результати та ускладнюють процес прийняття управлінських рішень [2].

Для ПП «ПРОМ-ПАРТНЕР» запропоновано використання CRM-системи як інструменту удосконалення процесу управління дебіторською заборгованістю та взаємодії із замовниками [3]. Запропонований алгоритм управління, наведений на рис. 1, дозволяє автоматизувати контроль термінів оплат, централізувати інформацію про клієнтів та договори, а

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

С. І. Кульбашна, Л. О. Литвишко Lean-технології, Kaizen як інструменти підвищення операційної ефективності транспортного підприємства	326
О. М. Лук'янчук, О. В. Хаврюта Сучасні методи управління персоналом на підприємстві	328
А. Р. Мазіашвілі, І. В. Воловельська Оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах цифрової трансформації	330
В. В. Маліцький Сучасні тенденції ринку використання вантажних вагонів	333
Є. Мехович Криптовалюта на ринку транспортних послуг	334
К. Мехович Форсайт методи у транспортній галузі	336
Ю. В. Минич Контроль витрат підприємства в умовах економічної нестабільності та воєнних викликів	338
О. М. Мкртичян Оmnіканальний маркетинг як інструмент підвищення клієнтської цінності транспортних послуг	340
О. Б. Мних Пошук оптимальних логістичних рішень глобальних компаній в управлінні ланцюгами поставок	343
О. С. Новохацький, Л. О. Литвишко Керівництво та лідерство в системі менеджменту підприємства	345
В. О. Овчиннікова, О. Д. Носатенко Процесна вразливість підприємств залізничного транспорту	347
В. Р. Писарькова, Є. О. Гладких Оптимізація процесів управління дебіторською заборгованістю транспортного підприємства із використанням CRM-систем	349

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 60x84 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.