

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).

Партнерство використовують як стратегічну форму співпраці між компаніями в межах ланцюга постачань з метою досягнення взаємної вигоди, підвищення ефективності логістичних процесів, зниження витрат і поліпшення обслуговування клієнтів.

Екологічна логістика являє собою напрям логістики, що спрямований на зниження негативного впливу логістичних процесів (транспортування, зберігання, пакування тощо) на довкілля. Метаю її є гармонізація економічної ефективності та екологічної безпеки.

При формуванні стратегії національного відновлення важливо враховувати ключові чинники ефективного логістичного управління в умовах глобальних ризиків та змін:

- ретельне вивчення історичних прикладів геополітичних конфліктів, спричинених боротьбою за контроль над логістичними коридорами та транспортними шляхами;
- врахування сучасних соціально-економічних тенденцій, основних пріоритетів та можливих суперечностей з країнами-сусідами;
- аналіз існуючих і запланованих інфраструктурних проектів, що мають міжнаціональне значення у сфері логістики;
- впровадження інноваційних технологій, зокрема штучного інтелекту та інструментів аналізу великих обсягів даних у логістичних процесах.

[1] Васильців, Н. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023, (55). DOI: 10.32782/2524-0072/2023-55-78 (дата звернення: 19.05.2025).

[2] Огренич Ю. О., Діброва В. О. Логістична діяльність підприємств в умовах невизначеності: особливості, проблеми, напрямки вдосконалення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2023. № 55. С. 20–28. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-2675/2023-55-3> (дата звернення: 15.05.2025).

УДК 656.338.012

### ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

### ECONOMIC ASSESSMENT OF RISK MANAGEMENT IN RAIL TRANSPORT

*канд. екон. наук Н. В. Гриценко*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*N. V. Hrytsenko, PhD (Ekon.)*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Сучасний розвиток залізничного транспорту супроводжується зростанням рівня технічної складності транспортних систем, цифровізацією процесів управління перевезеннями та підвищенням вимог до безпеки й ефективності

функціонування галузі. У таких умовах особливого значення набуває ризик-менеджмент як складова системи управління підприємством, спрямована на виявлення, аналіз, оцінювання та мінімізацію ризиків, що можуть негативно впливати на результати діяльності залізничного транспорту. Економічна оцінка ризик-менеджменту дозволяє визначити доцільність впровадження заходів із підвищення безпеки, ефективності перевезень та зниження фінансових втрат [1].

Економічна оцінка ризик-менеджменту базується на визначенні співвідношення між витратами на впровадження заходів безпеки та очікуваним економічним ефектом від зниження рівня ризику. До основних методів оцінювання належать аналіз витрат і вигод, оцінка ймовірності виникнення ризикових подій, розрахунок можливих збитків та моделювання сценаріїв розвитку небезпечних ситуацій. Особливу роль відіграє прогнозування економічних наслідків аварій і технічних відмов, що дозволяє обґрунтувати необхідність інвестицій у модернізацію інфраструктури, автоматизовані системи контролю та цифрові технології управління перевезеннями. Економічна оцінка ризик-менеджменту на залізничному транспорті ґрунтується на визначенні ймовірності виникнення ризикових подій та величини можливих збитків [2,3]. Узагальнений рівень ризику визначається як добуток ймовірності настання небезпечної події на величину її наслідків вираз 1:

$$R = P \cdot Z_r; \quad (1)$$

де:  $R$  - рівень ризику;

$P$  - ймовірність виникнення небезпечної події;

$Z_r$  - величина економічних збитків від реалізації ризику.

Для оцінювання економічної ефективності системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті пропонується використати показник очікуваного економічного ефекту по формулі 2:

$$E = (R_0 - R_1) - B; \quad (2)$$

де:  $E$  - економічний ефект від впровадження заходів ризик-менеджменту;

$R_0$  - початковий рівень ризику до впровадження заходів;

$R_1$  - рівень ризику після впровадження заходів;

$B$  - витрати на реалізацію заходів безпеки.

Сукупний економічний збиток на залізничному транспорті можна визначити як суму прямих і непрямих втрат, вираз 3:

$$\sum E_3 = 3^H - 3^L; \quad (3)$$

де:  $3^L$  прямі збитки (ремонт рухомого складу, інфраструктури, компенсації);  
 $3^H$  непрямі збитки (затримки перевезень, репутаційні втрати, зниження продуктивності).

Для аналізу ефективності інвестицій у безпеку застосовується коефіцієнт ефективності ризик-менеджменту, вираз 4:

$$K_E = \frac{R_0 - R_1}{B}; \quad (4)$$

де:  $K_E$  - коефіцієнт ефективності заходів управління ризиками.

Чим вище значення  $K_E$ , тим ефективнішими є заходи щодо зниження ризиків на залізничному транспорті.

У сучасних умовах цифровізації залізничного транспорту для прогнозування ризиків також використовують імовірнісні моделі, методи статистичного аналізу та алгоритми машинного навчання, що дозволяють підвищити точність оцінювання небезпечних ситуацій і мінімізувати економічні втрати.

Використання математичних моделей оцінювання ризиків дозволяє своєчасно визначати потенційні загрози, прогнозувати можливі збитки та обґрунтовувати доцільність інвестицій у заходи безпеки. Практична реалізація системи ризик-менеджменту передбачає впровадження цифрового моніторингу інфраструктури, автоматизованих систем контролю руху, технологій прогнозування аварійних ситуацій і підготовку персоналу до роботи в умовах цифровізації. Це сприяє зниженню аварійності, підвищенню надійності транспортної системи та забезпеченню сталого розвитку залізничної галузі.

[1] Дуднева Ю. Е., Зайцева А. С. Ризик-орієнтоване управління підприємствами в умовах невизначеності зовнішнього контексту. Адаптивне управління: теорія і практика. 2023. Вип. 15(30). URL: <https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/539/459> (дата звернення 08.05.2026р.).

[2] Балдинюк В. М. Ризик-менеджмент як інструмент управління діяльності суб'єктів господарювання. Економіка та суспільство. 2023. № 55. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2861/2785>. (дата звернення 08.05.2026р.).

[3] Башинська І. О., Полещук А. А., Мотова А. В. Удосконалення системи управління ризиками на підприємстві. Причорноморські економічні студії. 2017. Вип. 17. С. 91-94.

## Зміст

### Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

---

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

<b>М. В. Бормотова</b> Особливості інвестиційного розвитку Укрзалізниці	277
<b>Н. А. Бочарова, Д. Є. Строколист</b> Трансформація корпоративної культури в умовах цифровізації бізнесу	279
<b>Я. І. Величко, М. К. Оксененко</b> Адаптивне управління транспортно-логістичними підприємствами в умовах нестабільності та післявоєнного відновлення економіки України	281
<b>Я. І. Величко, І. С. Сотніков</b> Формування системи управління безпекою перевезень транспортно-логістичного підприємства на засадах ризик-орієнтованого підходу	283
<b>Т. О. Водолажська, С. Р. Ковтун</b> Стратегічні засади розвитку соціально відповідального управління персоналом	285
<b>Я. Є. Волинець, Л. О. Литвишко</b> Інформаційне забезпечення менеджменту підприємств транспортно-дорожнього комплексу	287
<b>В. А. Волохов</b> Ефективний логістичний менеджмент в умовах глобальних викликів	289
<b>Н. В. Гриценко</b> Економічна оцінка ризик-менеджменту на залізничному транспорті	291
<b>О. В. Громова, В. Г. Яковенко</b> Управління витратами та його вплив на ефективність роботи залізниць	294
<b>О. Г. Дейнека, О. І. Мироненко</b> Адаптація транспортно-логістичної системи до сучасного стану економіки України	295
<b>А. О. Дергоусова</b> Механізми емоційного впливу у цифровому маркетингу	299

**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.