

УДК 368.8:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.95.371717>

СТРАХУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РИЗИКІВ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0600-7329>

Стещенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5117-0585>

У статті досліджено сучасний стан страхування фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця» в умовах воєнного стану. Проаналізовано основні види фінансових ризиків підприємства, систематизовано ключові проблеми страхового захисту за сферами прояву. Визначено ризики, що можуть бути об'єктами страхування, та обґрунтовано перспективні напрями вдосконалення страхового захисту, зокрема створення спеціалізованого страхового пулу та державної програми страхування воєнних ризиків для критичної інфраструктури.

Ключові слова: страхування, фінансові ризики, воєнний стан, АТ «Укрзалізниця», страховий захист, критична інфраструктура.

INSURANCE OF FINANCIAL RISKS OF JSC "UKRZALIZNYTSIA" UNDER MARTIAL LAW: PROBLEMS AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT

*Kirdina O., Doctor of Economics, Professor (USURT),
Steshenko O., PhD (Econ.), Associate Professor (USURT)*

The article examines the current state of financial risk insurance of JSC "Ukrzaliznytsia" under martial law, which is characterized by an unprecedented level of uncertainty caused by full-scale military aggression. The purpose of the study is to assess the current state of financial risk insurance of JSC "Ukrzaliznytsia", identify the main problems of its functioning and substantiate directions for improving the insurance protection of the enterprise, taking into account modern financial and military risks. A classification of the main financial risks arising in the activities of JSC "Ukrzaliznytsia" is presented, their manifestations and potential consequences are characterized. The key problems of insurance protection of JSC "Ukrzaliznytsia" are systematized according to four spheres of manifestation: military threats, financial condition of the enterprise, market environment and institutional capacity. A classification of financial risks of JSC "Ukrzaliznytsia" according to the possibility of insurance coverage is proposed, identifying three groups: risks that are insured, risks with limited coverage, and risks that are not insured. The study found that the current state of financial risk insurance of JSC "Ukrzaliznytsia" is characterized by a high level of vulnerability, as most critical threats do not have adequate insurance coverage due to limited market instruments and the refusal of international reinsurers to cover conflict zones. Separate segments of insurance, such as compulsory personal insurance of passengers, demonstrate significant volumes and potential for further development. Prospective directions for improving insurance protection of JSC "Ukrzaliznytsia" have been substantiated. It is concluded that solving these problems requires a systematic approach that combines the efforts of the state, the management of JSC "Ukrzaliznytsia", domestic insurers and the international community. Further research should be focused on developing practical models for implementing the proposed measures, taking into account the financial capabilities of the enterprise and the priorities of state policy in the field of war risk insurance.

Keywords: *insurance, financial risks, martial law, JSC "Ukrzaliznytsia", insurance protection, critical infrastructure.*

Постановка проблеми. Сучасний стан економіки України характеризується безпрецедентним рівнем невизначеності, зумовленим повномасштабною воєнною агресією. Для підприємств критичної інфраструктури, яким є АТ «Укрзалізниця», ця невизначеність трансформується у специфічні фінансові ризики, що потребують адекватних механізмів страхового захисту. В умовах воєнного стану традиційні підходи до страхування, орієнтовані на мирний час, виявляються неефективними через неможливість точного прогнозування втрат та оцінки ймовірності страхових випадків.

Геополітичні ризики суттєво впливають на рішення підприємств щодо страхування, стимулюючи зростання попиту на страхові продукти, особливо серед державних компаній. Водночас для АТ «Укрзалізниця» як стратегічного підприємства, що забезпечує перевезення вантажів та пасажирів у прифронтових і тилкових регіонах, страхування фінансових ризиків набуває особливого значення через: високу вартість активів та їхню вразливість до ракетних обстрілів і диверсій; необхідність забезпечення безперебійної роботи в умовах постійної загрози; значні обсяги державного фінансування, що

потребують додаткового страхового захисту від втрат.

Важливим аспектом є те, що страхування воєнних ризиків залишається технічно складним та обмежено доступним на ринку через відмову міжнародних перестраховиків покривати конфліктні зони. Це ускладнює пошук надійних страхових партнерів та призводить до високих страхових премій. Відтак виникає суперечність між об'єктивною потребою АТ «Укрзалізниця» у страхуванні фінансових ризиків та обмеженими можливостями ринку пропонувати доступні та надійні страхові продукти, що й зумовлює актуальність дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика страхування ризиків в умовах воєнного стану активно досліджується вітчизняними науковцями, що свідчить про високу актуальність теми та нагальну потребу у виробленні дієвих механізмів страхового захисту. Теоретичні засади страхування в системі управління ризиками компанії ґрунтовно висвітлені у праці Бугрова О.В., Бугрової О.О. та Лук'янчука І.О. [1], які пропонують дворівневу класифікацію методів впливу на ризики, визначаючи страхування як один із ключових інструментів трансферу ризиків. Автори слушно зазначають, що передача ризиків є найбільш ефективним методом впливу на фінансові та інвестиційні ризики, а порівняно з самострахуванням, страхування не «заморожує» фінансові ресурси компанії у резервах, а дозволяє діяти більш активно, використовуючи весь наявний корпоративний потенціал. Значний інтерес становлять роботи, присвячені адаптації страхового ринку України до воєнних викликів. Так, Покорчак С.А. [2] розглядає сучасний стан ринку, аналізуючи страхові рішення провідних компаній (TAS-Life, ARX, СК «Місто», «Рідна», «VUSO») та їхню здатність надавати гарантії фінансової безпеки для різних категорій клієнтів – від цивільних громадян до бізнес-структур. Водночас автор наголошує на обмеженнях існуючих продуктів та

необхідності впровадження нових моделей страхування для покриття специфічних загроз, спричинених війною. Житар М. [3] досліджує тенденції розвитку страхового ринку в умовах воєнного стану, акцентуючи увагу на трансформації попиту та пропозиції страхових послуг. Марценюк О.В. та Руда О.Л. [4] розглядають діяльність страхових компаній крізь призму їхньої ролі у післявоєнному відновленні України, що особливо важливо для стратегічних державних підприємств, таких як АТ «Укрзалізниця».

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Наявні дослідження формують теоретичну базу для розуміння проблем страхування в умовах війни, проте питання страхового захисту саме державних підприємств критичної інфраструктури, зокрема АТ «Укрзалізниця», залишаються недостатньо опрацьованими, особливо в контексті нових державних програм та обмежень, що ними встановлюються.

Метою статті є оцінювання сучасного стану страхування фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця», визначення основних проблем його функціонування та обґрунтування напрямів удосконалення страхового захисту підприємства з урахуванням сучасних фінансових та воєнних ризиків.

Виклад основного матеріалу дослідження. Страхування фінансових ризиків є одним із ключових механізмів забезпечення фінансової безпеки підприємства, що дає змогу мінімізувати негативні наслідки непередбачуваних подій шляхом передачі ризику спеціалізованих установі – страховику. У сучасних економічних умовах, особливо в період воєнного стану, роль цього інструменту суттєво зростає, адже підприємства стикаються з ризиками, ймовірність настання яких важко спрогнозувати традиційними методами.

У науковій літературі [5-6] фінансовий ризик підприємства трактується як імовірність виникнення фінансових втрат

у результаті зміни зовнішніх або внутрішніх умов діяльності. До фінансових ризиків належать: кредитні ризики, ризики ліквідності, ринкові ризики (валютні, процентні, цінні), операційні ризики, а також ризики, пов'язані з форс-мажорними обставинами, зокрема воєнними діями. Механізм страхування фінансових ризиків передбачає, що страхувальник (підприємство) сплачує страховику страхову премію, а страховик, у разі настання передбаченої договором події, відшкодовує завдані збитки в межах страхової суми.

Систематизація основних фінансових ризиків, що виникають у діяльності АТ

«Укрзалізниця», дозволяє виокремити їхні прояви та потенційні наслідки (рис. 1).

Деталізація наведених ризиків із залученням фактичних даних та статистичних показників дозволяє більш ґрунтовно оцінити масштаби загроз для діяльності АТ «Укрзалізниця». Так, кредитний ризик проявляється у вигляді неплатежів контрагентів, що призводить до зростання дебіторської заборгованості. За даними звітності, в компанії ідентифіковано понад 100 ризиків, серед яких фінансові є одними з пріоритетних [7]. Скорочення обсягів вантажних перевезень на 49% у 2021-2025 роках призвело до зменшення надходжень від ключових контрагентів, що суттєво посилює ризик неплатежів [8].

Ризик	Прояв для АТ "Укрзалізниця"	Потенційні наслідки
• Кредитний • Валютний • Процентний • Ліквідності • Майновий • Воєнний • Інвестиційний	• неплатежі контрагентів • валютні зобов'язання та операції • залучення кредитних ресурсів • значний обсяг зобов'язань • пошкодження активів • пошкодження інфраструктури • реалізація масштабних проєктів	• втрати грошових коштів • курсові збитки • зростання фінансових витрат • дефіцит оборотних коштів • прямі фінансові збитки • масштабні непередбачені витрати • ризик недоотримання ефекту

Рис. 1. Класифікація фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця» та їхній вплив на діяльність

Джерело: систематизовано авторами на основі [5-6]

Валютний ризик є особливо загрозливим через значний обсяг зовнішніх зобов'язань компанії. За даними звітності, у 2026 році АТ «Укрзалізниця» має виплатити майже 800 млн євро фінансових зобов'язань, що становить приблизно третину очікуваних доходів підприємства [8]. Таке навантаження створює суттєві

курсіві ризики, особливо в умовах нестабільної валютної динаміки. Процентний ризик реалізується через зростання витрат на обслуговування кредитних ресурсів. Як свідчать статистичні дані, чистий борг Укрзалізниці за 9 місяців 2025 року зріс з 55,87 млрд грн до 73,01 млрд грн, а поточні зобов'язання –

з 18,43 млрд грн до 48,23 млрд грн [8]. Таке стрімке зростання боргового навантаження супроводжується відповідним збільшенням процентних виплат, що поглиблює фінансовий дисбаланс підприємства. Ризик ліквідності є критичним через хронічне перевищення витрат над доходами. За 9 місяців 2025 року збиток склав 7,32 млрд грн проти 1,66 млрд грн прибутку за аналогічний період 2024 року [8]. Вільні грошові кошти компанії скоротилися з 13,02 млрд грн на початок року до 6,81 млрд грн, що створює реальну загрозу касових розривів та дефіциту оборотних коштів. Як зазначається у дослідженні [10], стабільні збитки пасажирських перевезень, які останніми роками становлять близько 25 млрд грн щорічно, формують довготривалий фінансовий дисбаланс та потребують удосконалення механізмів державної компенсації. Майновий ризик пов'язаний із пошкодженням активів внаслідок бойових дій. Постійні обстріли залізничної інфраструктури потребують значних коштів на відновлення, що створює додаткове фінансове навантаження на бюджет компанії.

Воєнний ризик проявляється у масштабних пошкодженнях інфраструктури та скороченні обсягів перевезень. Пасажиропотік впав з 161 млн осіб у 2016-2019 роках до 57,4 млн у 2022 році [8]. Експортні перевезення у I півріччі 2025 року скоротилися на 13,5% до 38,7 млн т. [8]. Це призводить до втрати значних обсягів доходів, які компанія могла б отримати за умов мирного функціонування. На думку авторів [3-4], зовнішні ризики, пов'язані з воєнними атаками на критичні залізничні об'єкти, створюють загрозу порушення логістичних потоків та зумовлюють потребу у стабільних джерелах фінансування відновлення.

Інвестиційний ризик виникає при реалізації масштабних проєктів в умовах невизначеності. Інвестиційні витрати за 9 місяців 2025 року зросли до 11,51 млрд грн (проти 9,46 млрд грн у 2024 році) [8]. Планується будівництво Євроколії до

Львова, але невизначеність воєнних умов створює значні ризики для цих вкладень, оскільки ефективність інвестицій безпосередньо залежить від стабільності операційного середовища.

Додатково слід наголосити, що збитковість пасажирських перевезень є системною проблемою діяльності АТ «Укрзалізниця», що формує стійкий фінансовий дисбаланс підприємства. За даними звітності, у 2024 році чистий збиток компанії склав 2,71 млрд грн, тоді як у 2023 році спостерігався прибуток на рівні 5 млрд грн [8]. Прогнозні оцінки свідчать про поглиблення негативної динаміки у 2026 році, що актуалізує потребу в розробці дієвих механізмів фінансової стабілізації. Як зазначається [9], в Укрзалізниці спостерігається недостатній рівень розвитку культури управління ризиками, що виявляється у їхньому сприйнятті як виключно негативного явища, а не як об'єкта системного моніторингу та контролю. Таке ставлення суттєво ускладнює імплементацію ефективної системи ризик-менеджменту, здатної своєчасно ідентифікувати загрози та реагувати на них. Для нівелювання поточних збитків у 2025 році державою було виділено понад 17 млрд грн грантової підтримки [8], однак цей захід має переважно компенсаційний характер і не усуває фундаментальних причин фінансової нестабільності, а також не може розглядатися як альтернатива повноцінному страховому захисту, що забезпечує системне управління фінансовими ризиками підприємства.

Таким чином, проведений аналіз фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця» свідчить про їхню багатоаспектність, взаємопов'язаність та значний вплив на фінансову стійкість підприємства. Більшість із цих ризиків не мають адекватного страхового покриття через обмежені можливості ринку та недосконалість державних механізмів підтримки.

Важливим напрямом досліджень є аналіз нових механізмів страхування воєнних ризиків, які впроваджуються на державному рівні. Зокрема, з 1 січня 2026 року запрацювала Програма часткової компенсації вартості майна, що адмініструється Експортно-кредитним агентством України [7]. Ця програма передбачає два основні механізми: пряму компенсацію збитків для підприємств у прифронтових регіонах (розмір компенсації – до 10 млн грн) та часткову компенсацію страхових премій за договорами страхування від воєнних ризиків для бізнесу на всій території України [7]. Участь у програмі передбачає сплату внеску в розмірі 0,5% від загальної суми ймовірного збитку. Водночас важливо зазначити, що учасниками цієї програми не можуть бути суб'єкти господарювання державного сектору економіки, що обмежує можливості АТ «Укрзалізниця» скористатися цим механізмом державної підтримки.

Сучасний стан страхування фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця»

характеризується високим рівнем уразливості через масштабні воєнні збитки, дефіцит ліквідності та обмеженість класичних ринкових інструментів перестрахування. Компанія змушена функціонувати в умовах хронічних збитків від пасажирських перевезень та інфраструктурних обмежень, покладаючись переважно на державну підтримку та внутрішні резерви замість повноцінного комерційного страхування фінансових втрат [8].

Проведений аналіз дозволяє систематизувати ключові проблеми та виклики страхового захисту АТ «Укрзалізниця» в умовах воєнного стану, які мають багатоаспектний та взаємопов'язаний характер. Для забезпечення структурованості дослідження доцільно класифікувати їх за сферами прояву з виділенням характеру впливу на діяльність підприємства та наслідків для системи страхового захисту (табл. 1).

Таблиця 1

Систематизація ключових проблем страхового захисту АТ «Укрзалізниця» в умовах воєнного стану

Сфера прояву	Характер проблеми	Наслідки для страхового захисту
Воєнні загрози	руйнування колій, поїздів, станцій; колосальні суми потенційних збитків	відмова класичних страховиків від покриття; економічна не вигідність страхування для страховиків
Фінансовий стан підприємства	дефіцит ліквідності; висока інфляція; коливання валютних курсів; ризики касових розривів	ускладнення формування резервів для самострахування; обмеженість фінансових ресурсів для сплати премій
Ринкове середовище	відсутність доступних ринкових продуктів для масштабних фінансових ризиків (неплатежі, валютні коливання)	необхідність залучення міжнародних гарантій та перестраховальників; висока вартість страхування
Інституційна спроможність	застарілі механізми захисту; низька культура ризик-менеджменту; недостатність інструментів хеджування та трансферу ризиків	нездатність покрити специфічні загрози воєнного характеру; потреба в розробці принципово нових підходів

Джерело: сформовано авторами самостійно

Отже проблеми страхового захисту 1) масштабні воєнні загрози, АТ «Укрзалізниця» охоплюють чотири пов'язані з руйнуванням залізничної ключові сфери: інфраструктури, практично не

покриваються класичними страховими продуктами через колосальні суми потенційних збитків, що робить традиційне страхування воєнних ризиків економічно не вигідним для страховиків.

2) фінансовий стан підприємства зазнає значного тиску через дефіцит ліквідності, інфляційні процеси, коливання валютних курсів при обслуговуванні зовнішніх боргів та ризики касових розривів, що ускладнює формування достатніх резервів для самострахування;

3) на українському страховому ринку практично відсутні доступні ринкові продукти для страхування масштабних чисто фінансових ризиків, таких як неплатежі контрагентів або валютні коливання, особливо для такого масштабного підприємства як АТ «Укрзалізниця», без залучення міжнародних гарантій та перестраховальників;

4) існуючі механізми захисту є застарілими, оскільки ризик-менеджмент на підприємстві лише адаптується до сучасних стандартів внутрішнього контролю, а інструменти хеджування та трансферу ризиків через класичні страхові поліси є недостатніми для покриття

специфічних загроз, спричинених воєнними діями.

Узагальнення наведених проблем дає підстави стверджувати, що чинна система страхового захисту АТ «Укрзалізниця» не відповідає сучасним викликам воєнного часу. Комплексний характер виявлених проблем, що охоплюють як зовнішні (воєнні загрози, ринкові обмеження), так і внутрішні (фінансовий стан, інституційна спроможність) чинники, свідчить про необхідність розробки принципово нових підходів до страхового захисту підприємства. Такий підхід має передбачати не лише вдосконалення окремих інструментів, а й системну трансформацію всієї моделі управління фінансовими ризиками з урахуванням галузевої специфіки, масштабів діяльності та сучасних геополітичних реалій.

Попри виявлені системні проблеми, окремі категорії фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця» потенційно можуть бути об'єктами страхового захисту за умови адаптації наявних ринкових продуктів до потреб підприємства. Класифікація ризиків за можливістю їх страхового покриття дозволяє виокремити три групи (табл. 2).

Таблиця 2

*Класифікація фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця»
за можливістю страхового покриття*

Група ризиків	Види ризиків	Характеристика страхового покриття
1 Ризики, що страхуються	Майновий ризик (пошкодження рухомого складу, інфраструктури); відповідальність перевізника перед пасажиром за шкоду життю та здоров'ю; страхування персоналу від нещасних випадків	Наявні стандартні страхові продукти на ринку
2 Ризики з обмеженим покриттям	Валютний ризик; кредитний ризик (неплатежі контрагентів); інвестиційний ризик	Потребують спеціалізованих інструментів, індивідуального підходу, залучення перестраховальників
3 Ризики, що не страхуються	Воєнний ризик (масштабні руйнування внаслідок бойових дій); ризик ліквідності (системний дефіцит коштів)	Виключаються з покриття більшістю страховиків; потребують державних механізмів

Джерело: сформовано авторами

Отже до першої групи належать ризики, для яких на ринку існують усталені страхові продукти. Зокрема, страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів, є обов'язковим видом страхування та передбачає страхові суми від 500 тис. грн на одного потерпілого [11]. Крім того, в Укрзалізниці активно впроваджується страхування відповідальності автоперевізника, що розглядається як дієвий спосіб мінімізації ризиків та забезпечення фінансової стабільності. Також традиційним є страхування персоналу від нещасних випадків на залізничному транспорті, яке покриває ризики загибелі, травмування або тимчасової втрати працездатності працівників під час виконання службових обов'язків. Майновий ризик, пов'язаний із пошкодженням рухомого складу та інфраструктури, також потенційно може бути застрахований, однак в умовах воєнного стану більшість страховиків виключають воєнні ризики з покриття.

Друга група охоплює ризики, що потребують спеціалізованих інструментів. Як зазначається в посадових вимогах до керівника проєкту стратегічних і фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця», до пріоритетних фінансових ризиків віднесено кредитні, ринкові (валютні) та ризики ліквідності. Валютний ризик може бути частково хеджований через деривативи, однак такі інструменти потребують високої кваліфікації та значних фінансових ресурсів. Кредитний ризик, пов'язаний із неплатежами контрагентів, теоретично може страхуватися, однак для такого масштабного підприємства як Укрзалізниця ринок пропонує обмежену кількість продуктів. Інвестиційний ризик також може бути об'єктом страхування, проте потребує індивідуальних умов договору.

Третя група включає ризики, які практично не страхуються комерційними страховиками. Воєнні ризики, пов'язані з

масштабними руйнуваннями інфраструктури внаслідок бойових дій, є стандартним винятком із страхових випадків у більшості договорів. Традиційні страхові продукти не покривають збитки, спричинені воєнними діями, терористичними актами, масовими заворушеннями. Ризик ліквідності, пов'язаний із системним дефіцитом оборотних коштів, також не може бути застрахований через класичні страхові механізми, оскільки він є наслідком хронічної збитковості діяльності, а не разової події. Відтак страхування воєнних ризиків та ризику ліквідності потребує залучення державних механізмів підтримки, зокрема створення спеціальних фондів компенсації або державних гарантій.

Таким чином, класифікація ризиків за можливістю їх страхового покриття свідчить, що більшість критичних для АТ «Укрзалізниця» ризиків – воєнні, валютні, кредитні, ліквідності – наразі не мають адекватного ринкового забезпечення. Це зумовлює необхідність пошуку нових підходів до страхового захисту, які б поєднували ринкові механізми з державною підтримкою та міжнародною кооперацією.

Попри обмеженість публічної інформації щодо повної структури страхового портфеля АТ «Укрзалізниця», окремі сегменти страхування демонструють значні обсяги та потенціал для подальшого розвитку. Зокрема, обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків, яке є обов'язковим згідно з чинним законодавством, генерує щорічні страхові збори на рівні 35-40 млн грн, що забезпечує страхування понад 110 млн осіб щорічно [11]. Цей сегмент демонструє, що навіть за умов значного скорочення пасажиропотоку (з 161 млн осіб у 2016-2019 роках до 57,4 млн у 2022 році [8]) обсяги страхового ринку, пов'язаного з діяльністю Укрзалізниці, залишаються суттєвими. Водночас, конкурсні процедури

на визначення страхових партнерів у цьому сегменті не завжди є прозорими, що свідчить про наявність резервів для підвищення ефективності використання страхових коштів. Це підтверджує доцільність розширення страхового захисту на інші категорії фінансових ризиків підприємства за умови впровадження конкурентних ринкових механізмів та державного моніторингу.

Перспективи вдосконалення страхового захисту АТ «Укрзалізниця» пов'язані з необхідністю розробки комплексних механізмів, що враховують як галузеву специфіку, так і сучасні воєнні виклики. До пріоритетних напрямів слід віднести:

по-перше, створення спеціалізованого страхового пулу за участю держави, вітчизняних та міжнародних страховиків, що дозволить розподілити масштабні ризики між учасниками та забезпечити достатню ємність ринку для покриття потенційних збитків;

по-друге, розробку та впровадження державної програми страхування воєнних ризиків для підприємств критичної інфраструктури, яка б передбачала часткове субсидування страхових премій з державного бюджету, що особливо актуально з огляду на обмеження чинної Програми Експортно-кредитного агентства;

по-третє, активізацію співпраці з міжнародними фінансовими установами та перестраховиками для залучення додаткових гарантій та зниження вартості страхування;

по-четверте, впровадження сучасних інструментів ризик-менеджменту, включаючи хеджування валютних та процентних ризиків, а також створення системи внутрішнього моніторингу фінансових загроз на основі прогнозних моделей;

по-п'яте, гармонізацію національного страхового законодавства з міжнародними стандартами для

полегшення доступу до глобального ринку перестрахування та підвищення довіри іноземних партнерів.

Таким чином, вирішення окреслених проблем потребує системного підходу, що поєднує зусилля держави, менеджменту АТ «Укрзалізниця», вітчизняних страховиків та міжнародної спільноти. Лише інтеграція різних інструментів та механізмів дозволить створити надійну систему страхового захисту фінансових інтересів підприємства в умовах триваючої воєнної агресії.

Висновок. Проведене дослідження дозволяє зробити такі висновки. Сучасний стан страхування фінансових ризиків АТ «Укрзалізниця» характеризується високим рівнем уразливості, оскільки більшість критичних загроз (воєнні, валютні, кредитні та ризики ліквідності) не мають належного страхового покриття через обмеженість ринкових інструментів та відмову міжнародних перестраховиків покривати конфліктні зони.

Ключовими проблемами є: масштабні воєнні загрози, що не покриваються класичними продуктами; хронічний дефіцит ліквідності; відсутність доступних ринкових рішень для такого масштабного підприємства; низька культура ризик-менеджменту та застарілі механізми захисту. Чинна державна Програма часткової компенсації вартості майна, адміністрована Експортно-кредитним агентством України, не поширюється на суб'єктів державного сектору, що позбавляє АТ «Укрзалізниця» важливого джерела підтримки.

Перспективними напрямами вдосконалення є: створення спеціалізованого страхового пулу за участю держави; розробка державної програми страхування воєнних ризиків для критичної інфраструктури; залучення міжнародних перестраховиків; впровадження сучасних інструментів хеджування валютних та процентних ризиків; гармонізація національного

страхового законодавства з міжнародними стандартами.

Подальші дослідження мають бути зосереджені на розробці практичних моделей реалізації запропонованих заходів з урахуванням фінансових можливостей підприємства та пріоритетів державної політики у сфері страхування воєнних ризиків.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бугров О. В., Бугрова О.О., Лук'янчук І. О. Страхування в системі управління ризиками компанії. *Інвестиції: практика та досвід*. 2022. №1. С. 41-46 DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2022.1.41>

2. Покорчак С. А. Адаптація страхового ринку України в умовах воєнних ризиків *Київський економічний журнал*. 2024. №6 DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2024-6-16>

3. Житар М. Тенденції розвитку страхового ринку України в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2024. № (61). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-24>

4. Марценюк О.В., Руда О.Л. Діяльність страхових компаній в умовах воєнного стану та їх роль у післявоєнному відновленні України. *Економіка, фінанси, менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2024. № 1. С. 7–23. DOI: <https://doi.org/10.37128/2411-4413-2024-1-1>

5. Lashchuk I., Bondarenko L. Theoretical and methodological aspects of financial risks management of the enterprise. *Галицький економічний вісник*. 2023. 82(3). С. 62-70. DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.03.062

6. Kulakovska T., Petkova D. Genesis of scientific thought regarding the definition of «financial risk». *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2023.

DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-3-60>

7. Новий механізм страхування воєнних ризиків запрацює з 1 січня. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail/b2cee5a5-ac79-419c-8556-017dda158425?lang=uk-UA&title=NoviiMekhanizmStrakhuvanniaVonnikhRizikivZapratsiuZ1-Sichnia>

8. Фінансова криза в УЗ: компанія прогнозує збиток у 21,9 млрд грн і готує підвищення вантажних тарифів URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-prognozuye-zbytok-21-9-mlrd-grn-ta-pidvyshchennya-taryfiv/>

9. Інна Турченко: «В Укрзалізниці ризики сприймають як щось негативне». URL: <https://www.railinsider.com.ua/inna-turchenko-v-ukrzaliznyczi-ryzyky-spryjmayut-yak-shhos-negatyvne/>

10. Кравченко В. Фінансові ризики АТ «Укрзалізниця» в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2025. № (75). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-75-55>

11. Мільйони на страхуванні пасажирів: як «Укрзалізниця» роками «годує» приватну компанію без тендерів. URL: <https://antikor.info/articles/834017-milliony-na-strahovanii-passahirov-kak-ukrzaliznitsja-godami-kormit-chastnuju-kompaniju-bez-tenderov>

REFERENCES

1 Buhrov O. V., Buhrova O.O., Lukianchuk I. O. Strakhuvannia v systemi upravlinnia ryzykamy kompanii. *Investytsii: praktyka ta dosvid*. 2022. №1. P. 41-46 DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2022.1.41>

2. Pokorchak S. A. Adaptatsiia strakhovoho rynku Ukrainy v umovakh voiennykh ryzykiv Kyivskyi ekonomichnyi zhurnal. 2024. №6 DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2024-6-16>

3. Zhytar M. Tendentsii rozvytku strakhovoho rynku Ukrainy v umovakh voiennoho stanu. *Ekonomika ta suspilstvo*.

2024. № (61). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-24>
4. Martseniuk O.V., Ruda O.L. Diialnist strakhovykh kompanii v umovakh voiennoho stanu ta yikh rol u pisliavoiennomu vidnovlenni Ukrainy. Ekonomika, finansy, menedzhment: aktualni pytannia nauky i praktyky. 2024. № 1. S. 7–23. DOI: <https://doi.org/10.37128/2411-4413-2024-1-1>
5. Lashchuk I., Bondarenko L. Theoretical and methodological aspects of financial risks management of the enterprise. Halytskyi ekonomichnyi visnyk. 2023. 82(3). S. 62–70. DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.03.062
6. Kulakovska T., Petkova D. Genesis of scientific thought regarding the definition of «financial risk». Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky ta tekhniky. 2023. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-3-60>
7. Novyi mekhanizm strakhuvannia voiennykh ryzykiv zapratsiuie z 1 sichnia. URL: [https://me.gov.ua/News/Detail/b2cee5a5-](https://me.gov.ua/News/Detail/b2cee5a5-ac79-419c-8556-017dda158425?lang=uk-UA&title=NoviiMekhanizmStrakhuvanniaVonnikhRizikivZapratsiuZ1-Sichnia)
8. Finansova kryza v UZ: kompaniia prohnozuie zbytok u 21,9 mlrd hrn i hotuie pidvyshchennia vantazhnykh taryfiv URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-prohnozuie-zbytok-21-9-mlrd-grn-ta-pidvyshchennya-taryfiv/>
9. Inna Turchenko: «V Ukrzaliznytsi ryzyky sprymaiut yak shchos nehatyvne». URL: <https://www.railinsider.com.ua/inna-turchenko-v-ukrzaliznytsi-ryzyky-sprymaiut-yak-shchos-negativne/>
10. Kravchenko V. Finansovi ryzyky AT «Ukrzaliznytsia» v umovakh voiennoho stanu. Ekonomika ta suspilstvo. 2025. № (75). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-75-55>
11. Miliony na strakhuvanni pasazhyriv: yak «Ukrzaliznytsia» rokamy «hoduie» pryvatnu kompaniiu bez tenderiv. URL: <https://antikor.info/articles/834017-milliony-na-strahovanii-passahirov-kak-ukrzaliznitsja-godami-kormit-chastnuju-kompaniyu-bez-tenderov>

Стаття надійшла 18.08.26

Стаття прийнята до друку після рецензування 02.09.26

Стаття опублікована (оприлюднена) 30.09.26