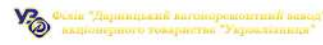


Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

двадцять першої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*
(5-6 червня 2025р. 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

Матеріали

*Двадцять першої науково-практичної
міжнародної конференції*

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

(5 - 6 червня 2025р. 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 УПП 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).

[2] Закон України «Про концесію» [Редакція від 31.03.2023 р.] : [Електронний ресурс] // Сайт Верховної Ради України . – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>.

УДК 339.9:656

**ГЕОЕКОНОМІЧНІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ІНДУСТРІАЛЬНИХ
ХАБІВ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ЄВРОПИ, АЗІЇ ТА БЛИЗЬКОГО
СХОДУ**

**GEO-ECONOMIC DRIVERS OF INDUSTRIAL HUB
DEVELOPMENT: A COMPARATIVE ANALYSIS OF EUROPE, ASIA,
AND THE MIDDLE EAST**

*канд. екон. наук О.М. Шершенюк, аспірант Р.Є. Шебеда
Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)*

*PhD (Econom) O.M. Shersheniuk, postgraduate student R.E. Shebeda
Kharkiv national automobile and highway university (Kharkiv)*

У сучасних умовах глобалізованої економіки індустріальні центри перетворилися на стратегічні вузли міжнародної торгівлі та логістики. Їх розвиток і конкурентоспроможність визначаються комплексом взаємопов'язаних факторів, серед яких особливе значення мають ефективність інтеграції у глобальні транспортні коридори, застосування інноваційних технологій та продумана економічна політика держав. У представлених тезах проводиться комплексний аналіз економічних чинників, які впливають на розвиток індустріальних центрів, досліджується їх роль у глобальних ланцюгах поставок, а також визначаються перспективи подальшого вдосконалення в умовах цифрової трансформації світової економіки [1].

Транспортна доступність залишається одним з найважливіших чинників успішного функціонування індустріальних центрів. Найбільш успішні приклади, такі як Сінгапур або Роттердам, демонструють ефективність комплексного підходу до розвитку транспортної інфраструктури, де поєднуються морські порти, залізничні магістралі та автомобільні шляхи. За даними дослідження Rodrigue [2], така комплексність дозволяє знижувати собівартість логістичних операцій на 20-25%, що суттєво підвищує конкурентоспроможність центру.

Інвестиційна привабливість індустріальних центрів є другим критично важливим фактором їх розвитку. Згідно з даними ОЕСР [3], близько 60% усіх інвестицій у транспортну інфраструктуру у світі припадає на азійський регіон, що свідчить про значну диспропорцію в розподілі капіталовкладень.

Для залучення інвестицій успішні центри активно використовують такі інструменти, як державно-приватне партнерство, яке дозволяє розподілити ризики між учасниками проекту, а також різні форми податкових пільг для інвесторів. Особливо ефективним виявився досвід створення спеціальних економічних зон з пільговим режимом господарювання, що дозволяє залучати міжнародні компанії та транснаціональні корпорації.

Регіональні особливості розвитку індустріальних центрів проявляються у різних підходах до їх функціонування. У Європі, наприклад, основний акцент робиться на розвиток "зеленої" логістики та впровадження екологічних стандартів, що обумовлено суворими вимогами ЄС до зниження вуглецевих викидів. Азійські центри, навпаки, орієнтовані переважно на експортні моделі розвитку, використовуючи свою конкурентну перевагу у вигляді відносно низької вартості робочої сили. Країни Близького Сходу, такі як ОАЕ, зосереджені на створенні потужних транзитних хабів, що дозволяє їм займати ключові позиції у міжконтинентальних ланцюгах поставок [4].

Проте глобалізація несе з собою і суттєві ризики для індустріальних центрів. Найбільш очевидним є ризик залежності від глобальних ланцюгів поставок, що яскраво проявився під час пандемії COVID-19, коли порушення логістичних маршрутів призвело до серйозних економічних втрат. Іншим важливим фактором є коливання цін на енергоносії, які безпосередньо впливають на собівартість логістичних послуг. У цих умовах ключовим завданням управління індустріальними центрами стає підвищення їх стійкості до зовнішніх шоків за рахунок диверсифікації економічних зв'язків і розвитку локальних виробничих потужностей.

Аналіз дозволяє сформулювати важливі висновки. Насамперед, підвищити конкурентоспроможність центрів можливо через диверсифікацію транспортних маршрутів, що зменшить залежність від окремих регіонів. Поєднання державно-приватного партнерства та іноземних інвестицій є оптимальним механізмом фінансування інфраструктурних проєктів завдяки збалансованому розподілу ризиків.

Цифровізація відкриває нові можливості. За даними McKinsey [5], використання блокчейну для моніторингу поставок та штучного інтелекту для оптимізації логістики дозволяє скоротити витрати на 15–20%. Окрім економії, цифрові рішення підвищують прозорість бізнес-процесів та якість управління – що є вирішальним чинником у сучасній глобальній конкуренції.

[1] Всесвітній банк. Глобальні економічні перспективи / [Електронний ресурс]. 2023. Режим доступу: <https://www.worldbank.org>](<https://www.worldbank.org>).

[2] Rodrigue, J.-P. Географія транспортних систем / J.-P. Rodrigue. 5-е вид. London : Routledge, 2022. 456 с.

[3] ОЕСР. Огляд інвестицій в інфраструктуру / [Електронний ресурс]. 2023. Режим доступу: <https://www.oecd.org/investment/infrastructure>](<https://www.oecd.org/investment/infrastructure>).

[4] Porter, M. E. Кластери та глобальна конкурентоспроможність / М. Е. Porter // Журнал економічної географії. 2021. Т. 21. С. 45–67.

[5] McKinsey & Company. Цифровізація в логістиці: тенденції та перспективи / [Електронний ресурс]. 2023. Режим доступу: <https://www.mckinsey.com>](<https://www.mckinsey.com>).