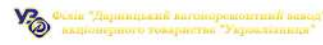


Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



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).

В подальшому заплановано дослідити групи аукціонів, об'єднаних однією датою на предмет маніпулювання учасниками ринковою ситуацією шляхом одночасної участі в декількох торгах одночасно і заздалегідь узгодженими колективними діями (картельна змова) та продовжити вивчення зміни ринкових очікувань учасників протягом тривалого часу.

- [1] <https://prozorro.sale/auction/>
- [2] <https://uga.ua/meanings/vagon-nnada-plyusy-i-minusy-pokupki-vagonov-zernovozov-v-ukraine/>
- [3] <https://latifundist.com/spetsproekt/1149-vivozyat-v-kazahstan-stavlyat-na-vidstij-i-chekayut-boyatsya-spisannya-starogo-parku-shcho-chekaye-rinok-vagoniv>
- [4] <https://biz.censor.net/columns/3484717/yak-i-dlya-chogo-ukrzhalyznytstva-vidhreshchuyetsya-vid-svogo-stat-usu-monopoliyi-na-rynku-vantajoperevezen>
- [5] «Фішинг. Хто і як маніпулює вашим вибором» авторів Джордж Акерлоф, Роберт Шиллер
Phishing for Phools: The Economics of Manipulation and Deception by George A. Akerlof, Robert J. Shiller

УДК 656.13:658.589

ВОЄННІ УМОВИ ЯК ТРИГЕР ЦИФРОВОЇ АДАПТАЦІЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

WARTIME CONDITIONS AS A TRIGGER FOR THE DIGITAL ADAPTATION OF THE ROAD TRANSPORT SECTOR

докт. екон. наук, проф. О.І. Дмитрієва, асп. А.А. Куш
Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)

Dr. Sc. (Econom.), Professor, Oksana Dmytriieva,
PhD student, Artem Kushch
Kharkiv National Automobile and Highway University (Kharkiv)

Повномасштабна війна в Україні спричинила радикальні зміни у функціонуванні транспортної системи, зокрема автомобільного сектору, який в умовах надзвичайного стану виконує критичну роль у забезпеченні мобільності для військових, гуманітарних і стратегічно важливих перевезень. Автомобільний транспорт став не лише основною інфраструктурною опорою тилу та фронту, а й об'єктом масованих атак з боку агресора, що зумовило необхідність негайної перебудови його логістичних і управлінських механізмів[0].

Метою даного дослідження є виявлення особливостей впливу воєнних умов на процеси цифрової трансформації автомобільного транспорту в Україні, а також визначення ключових напрямів інноваційного розвитку галузі в умовах воєнного часу та перспективного післявоєнного відновлення.

У відповідь на виклики повномасштабної війни автотransпортна галузь України продемонструвала надзвичайно високу динаміку цифрової адаптації. Яскравими прикладами є діяльність компанії Nova Poshta, яка впровадила інтегровані цифрові логістичні рішення, що забезпечують безперервність доставки навіть у зоні бойових дій[0]. У межах державного проєкту Brave1 були реалізовані пілотні програми щодо автономного переміщення вантажів та моніторингу з використанням безпілотних рішень. Крім того, в умовах бойових дій широкого поширення набули системи GPS-моніторингу та диспетчеризації транспортних засобів, які забезпечують безпечне прокладання маршрутів та контроль за дотриманням часових вікон доставлення.

Цифрові рішення, що були впроваджені, охоплюють декілька типів інновацій: цифрові платформи управління перевезеннями (TMS-системи), автоматизовані системи маршрутного планування з урахуванням змін бойової обстановки, платформи онлайн-координації логістичних центрів, зокрема для гуманітарних вантажів, а також мобільні додатки для динамічного управління вантажопотоками[0].

У січні 2025 року Україна та Європейський Союз підписали рішення про визнання смарт-тахографів для українських вантажних транспортних засобів, що дозволяє покращити контроль за дотриманням правил перевезень, забезпечити чесну конкуренцію та підвищити безпеку на дорогах.

У 2024 році українські транспортні підприємства перевезли 178,8 млн тонн вантажів, що на 18,6% більше порівняно з попереднім роком. Вантажообіг за цей період зріс на 19%, досягнувши 94,3 млрд тонно-кілометрів.

У сфері міського транспорту, застосунок «Київ Цифровий» у 2024 році обробив 270 млн валідацій у громадському транспорті, що свідчить про високий рівень цифровізації транспортних послуг у столиці.

Згідно з Індексом цифрової трансформації регіонів України, опублікованим у лютому 2025 року, регіони демонструють різний рівень цифрової зрілості, що вказує на необхідність подальшого розвитку цифрової інфраструктури та послуг на місцевому рівні[0].

Проведений аналіз засвідчив, що повномасштабна війна стала каталізатором цифрової трансформації автотransпортної галузі України. У надзвичайних умовах цифрові рішення забезпечили критичну стійкість логістичних ланцюгів, оперативність доставки та гнучкість управління перевезеннями. Реалізація проєктів, таких як Brave1, впровадження GPS-моніторингу та цифрових логістичних платформ на кшталт Nova Poshta, довела ефективність інтеграції інновацій в умовах гібридної загрози.

Перспективи розвитку пов'язані з інституалізацією цифрових стандартів, розбудовою інфраструктури в регіонах і масштабуванням

воєнного досвіду на мирний період.

[1] Ministry of Infrastructure of Ukraine. Annual report on freight transport performance. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua> – Назва з екрана.

[2] Road Transport: EU and Ukraine Sign Decision to Extend Smart Tachograph to Ukrainian Hauliers. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://transport.ec.europa.eu> – Назва з екрана.

[3] Дмитрієва О.І. Інноваційна трансформація автотранспорту України в умовах воєнного стану // Економіка та суспільство. – 2024. – №52. – С. 44–49.

[4] Куш А.А. Цифрова стійкість транспортної логістики України в умовах війни // Економічний простір. – 2023. – №184. – С. 72–78.

УДК 658:656.2

НАПРЯМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ РУХОМОГО СКЛАДУ УКРАЇНИ

DIRECTIONS OF MODERNIZATION OF UKRAINE'S ROLLING STOCK

Д. Земляков¹, Л.В. Марценюк¹

¹Український державний університет науки і технологій (м Дніпро)

D. Zemlyakov¹, L. Martseniuk (Prof.)¹

¹Ukrainian State University of Science and Technologies (Dnipro)

Задля підвищення конкурентоспроможності залізниці повинні модернізовувати періодично свою інфраструктуру та рухомий склад. Основними завданнями державної політики в напрямі модернізації залізничної транспортної інфраструктури можуть бути: розвиток інфраструктури залізничного транспорту в частині розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів (і це вже поступово відбувається, адже більшу частину вантажних перевезень виконують приватні оператори); будівництво нового тунелю на залізничній ділянці Бескид – Скотарське (допоможе підвищити пропускну спроможність регіону); оновлення рухомого складу: у тому числі парку тягового рухомого складу, парку вантажних вагонів, парку пасажирських вагонів та поїздів [1-4]. Це необхідно для безпеки та більш пропускну здатності руху поїздів; впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів та інших денних пасажирських поїздів (сучасний пасажир прагне швидше опинитися в якійсь потрібній йому точці та бажає в більшості випадків ночувати вдома, тож швидкісні поїзди ідеально підходять для бізнесменів для поїздок в межах країни); цей момент можна розвивати в Україні, спираючись на досвід такі країн, як: Японія, Китай, В'єтнам, Корея; електрифікація залізниць, адже це покращує стан екології. Стан рухомого складу має знос вже на 40-50 років