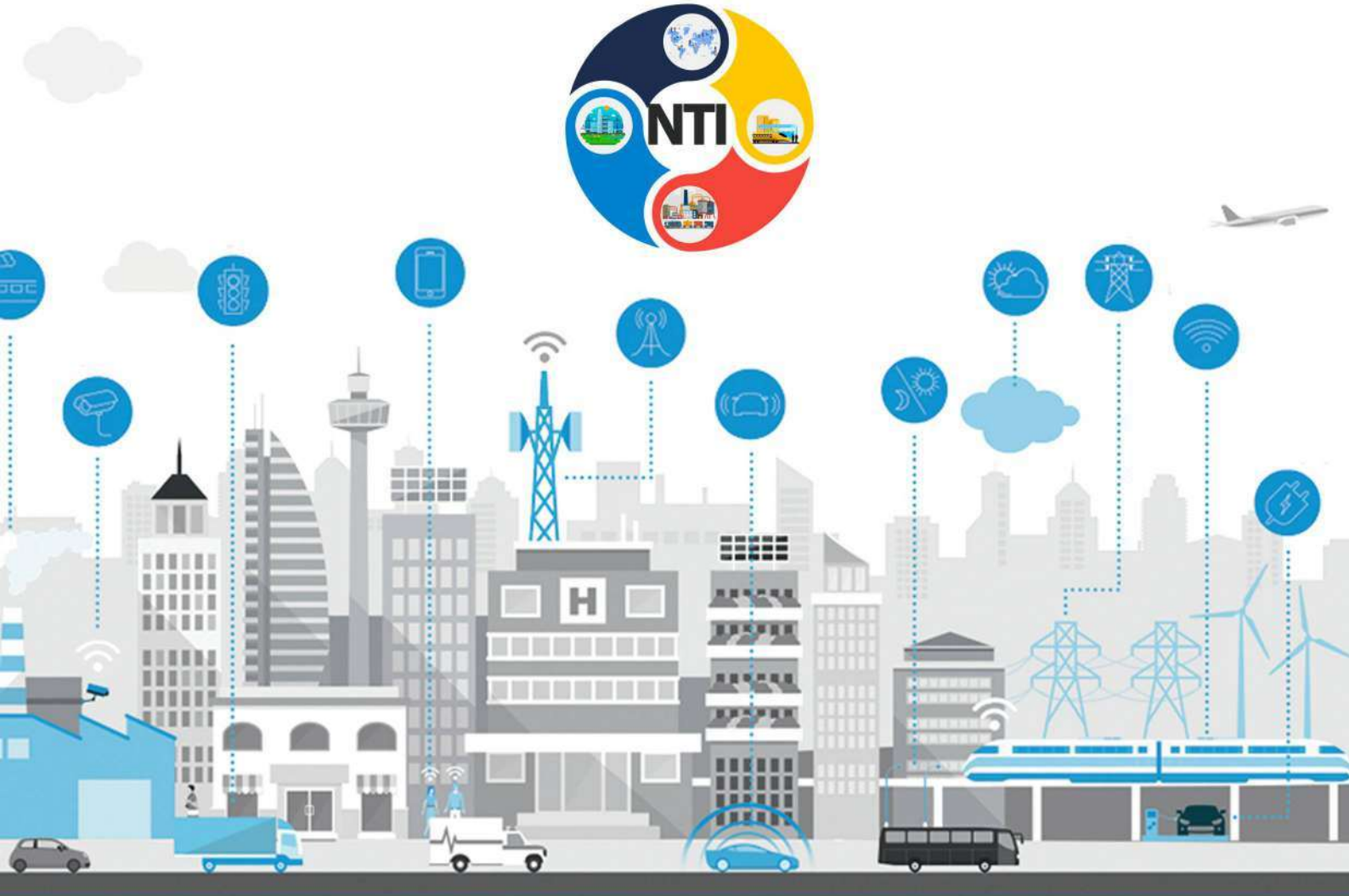
Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту

МАТЕРІАЛИ

двадцять другої науково-практичної міжнародної конференції

«Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика»

(4-5 червня 2026 р. м. Харків, Україна)



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).

Секція
«РОЗВИТОК ІНДУСТРІАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ
В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В. Л. Дикань

УДК 656.6: 3384

ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ЛОГІСТИЧНА СТІЙКІСТЬ ТА ЄВРОПЕЙСЬКА ІНТЕГРАЦІЯ В УМОВАХ ВОЄННИХ ВИКЛИКІВ

TRANSFORMATION OF UKRAINIAN RAILWAY TRANSPORT: LOGISTIC SUSTAINABILITY AND EUROPEAN INTEGRATION IN THE CONTEXT OF MILITARY CHALLENGES

докт. техн. наук С. В. Панченко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

S. V. Panchenko, D. Sc. (Tech.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Повномасштабна війна в Україні стала для нашої країни не лише безпрецедентним воєнним та гуманітарним викликом, а й глибоким цивілізаційним випробуванням, яке кардинально трансформувало суспільну, економічну та інституційну реальність держави, змінивши усталений ритм життя, пріоритети розвитку та механізми функціонування системи життєзабезпечення. Масштабні руйнування критичної інфраструктури, виробничих потужностей і об'єктів соціального забезпечення, завдані інтенсивними воєнними діями та цілеспрямованими ракетними атаками, призвели до поглиблення соціально-економічної кризи, порушення функціонування ключових галузей економіки, дестабілізації логістичних процесів, викликавши загострення системних диспропорцій в економіці, активізацію вимушених міграційних процесів, спровокувавши відповідно відтік інтелектуального і трудового потенціалу, та сформувавши нові економічні реалії життя в країні.

Попри свій руйнівний вплив, війна для нашої країни стала не тільки випробуванням на міцність економічну, політичну та інституційну, а ще й справжнім каталізатором втілення глибоких трансформацій. Сьогодні під впливом воєнних викликів змінюється інституційна модель управління, трансформується економіка, бізнес адаптується та став одним із найактивніших учасників підтримки воєнного фронту країни, включаючись у процеси забезпечення стійкості, відновлення й

функціонування критично важливих сфер життєдіяльності держави.

Справжнім «флагманом» забезпечення українського фронту та функціонування стратегічних логістичних маршрутів в період боротьби за суверенність став залізничний транспорт країни, який в умовах блокади морських шляхів, порушення міжнародних транспортних коридорів та розриву традиційних логістичних зв'язків, виступив життєво важливою артерією країни. В період війни залізничний транспорт став не тільки ключовим засобом евакуації населення з небезпечних регіонів та експорту стратегічно важливих для глобальної продовольчої безпеки зернових вантажів, а й справжнім символом стійкості держави – опорою економіки, гарантом обороноздатності, ключовою ланкою підтримки міжнародної інтеграції України та драйвером втілення цифрових трансформацій у транспортно-логістичному комплексі нашої держави.

У цей період трансформації на залізничному транспорті були пов'язані як зі зміною логістичної географії перевезень, так і з впровадженням нових управлінських та технологічних рішень. Перш за все, у відповідь на втрату можливостей експорту українських зернових через блокування морських портів залізничний транспорт узяв на себе ключову роль у забезпеченні альтернативних експортних маршрутів до країн Європейського Союзу. Важливим стимулюючим чинником у процесах переконфігурації експортних маршрутів стала ініціатива європейських партнерів «Шляхи солідарності» ЄС, започаткована у травні 2022 р. як механізм забезпечення безперервності зовнішньоторговельних потоків України в умовах блокування традиційних морських шляхів. Ініціатива «Шляхи солідарності» ЄС стала одним із ключових інструментів підтримки економічної стійкості України, забезпечивши формування альтернативних логістичних коридорів для транспортування продукції на світові ринки та надходження до країни критично важливого для підтримки обороноздатності експорту. За період із травня 2022 р. до червня 2025 р. у межах цієї ініціативи було перевезено понад 189 млн тонн продукції, з яких понад 93 млн тонн становила сільськогосподарська продукція, включаючи майже 87 млн тонн зернових, олійних культур та супутніх товарів, тоді як близько 96 млн тонн припадало на несільськогосподарські вантажі, зокрема руду, металургійну та хімічну продукцію, паливо й гуманітарні вантажі [1]. Завдяки даній ініціативі АТ «Укрзалізниця» отримала можливість не тільки реалізовувати власний транзитний потенціал, а й розвивати його, втілюючи стратегічно важливі для економічного відродження держави інфраструктурні та інтеграційні проєкти. Завдяки грантовій підтримці ЄБРР та ЄІБ за чотири роки існування шляхів солідарності було втілено ряд важливих для залізничного транспорту проєктів. Перш за все, масштабною ініціативою став проєкт, орієнтований на прискорення інтеграції української залізничної мережі до європейського транспортного простору, що

передбачав будівництво європейської колії стандарту 1435 мм та модернізацію напрямків Мостиська-Львів, Ягодин-Ковель, Чоп-Ужгород. Активно впроваджувалися й проєкти з розширення пропускної спроможності стикових станцій, що дозволило прискорити процеси транспортно-логістичного обслуговування міжнародних вантажів в таких ключових прикордонних залізничних вузлах, як «Ягодин-Дорогуськ», «Мостиська-Медика» та «Чоп-Захонь» [2].

Варто вказати і на те, що поглибленню інтеграції українських залізниць у систему європейських транспортно-логістичних зв'язків сприяло й формування нових логістичних ланцюгів у напрямку європейських портів Гданськ, Гдиня, Клайпеда та Констанци, а також застосування інтегрованих мультимодальних рішень.

У цей період трансформації залізничного транспорту не обмежувалися виключно зміною логістичних маршрутів та розвитком нових транспортних коридорів. У відповідь на підступні дії агресора, спрямовані проти енергетичної інфраструктури країни, АТ «Укрзалізниця» стала на курс підтримки власної енергетичної стійкості, розвиваючи власні генеруючі потужності та впроваджуючи автономні джерела енергозабезпечення. Зокрема, для розвитку власної розподіленої генерації і забезпечення стабільності перевезень в умовах систематичних атак на енергосистему АТ «Укрзалізниця» у 2026 р. спрямує 41 млн євро в рамках спільної грантової програми ЄС і ЄБРР загальним розміром 54 млн євро на придбання газопоршневих установок потужністю 75 МВт [3]. Це дозволить підвищити енергетичну стійкість залізничного транспорту і забезпечити стабільну роботу критично важливих об'єктів залізничної інфраструктури навіть в умовах пошкодження енергетичних мереж, тим самим створивши умови для підвищення надійності транспортно-логістичного обслуговування.

Високий рівень турбулентності середовища та воєнні умови діяльності залізничного транспорту стали потужним імпульсом для провадження цифрових змін у галузі. Стратегічне значення для оперативної координації перевезень в умовах воєнних викликів мали проєкти, спрямовані на цифровізацію управління вантажними потоками, впровадження електронного документообігу та розвиток цифрових сервісів для пасажирів і вантажовідправників, а також удосконалення систем моніторингу та диспетчеризації перевезень. Це дозволило не тільки забезпечити оперативність управлінських рішень та інформаційного обміну, а й підвищити адаптивність транспортно-логістичної системи до динамічних змін зовнішнього середовища.

Якісні зміни відбулися і у сфері технологічного забезпечення діяльності українських залізниць. Разом із проєктами відновлення пошкоджених ракетно-дроновими ударами ворога об'єктів залізничної інфраструктури, АТ «Укрзалізниця» активно втілює проєкти модернізації

вокзалів, розвитку безбар'єрного середовища та трансформації системи підготовки кадрів, що спрямовані на підвищення якості сервісу, інклюзивності та ефективності функціонування галузі. Зокрема, втілюються проєктні ініціативи щодо забезпечення відповідності пасажирської інфраструктури європейським стандартам: модернізуються вокзали, створюється доступний простір для маломобільних груп населення, впроваджуються сучасні інформаційні системи навігації для пасажирів. Це дозволяє не тільки підвищити рівень комфорту і доступності пасажирських перевезень, а й реалізувати клієнтоорієнтовану модель функціонування залізничного транспорту, орієнтовану на потреби різних соціальних груп та підвищення загальної ефективності сервісного обслуговування.

Таким чином, повномасштабне воєнне вторгнення в Україну стало для залізничного транспорту потужним каталізатором глибинних структурних трансформацій, що охопили всі ключові складові його діяльності – від логістичної та інфраструктурної до енергетичної, цифрової та соціально-управлінської – і обумовило якісну трансформацію моделі його економічного зростання. Сьогодні стратегія розвитку АТ «Укрзалізниця» має ґрунтуватися на комплексному поєднанні європейської інтеграції, цифровізації, логістичної гнучкості та енергетичної стійкості і передбачати подальшу уніфікацію технічних стандартів, розширення мережі колій європейського зразка та підвищення сумісності логістичних систем із країнами Європи. Паралельно з цим важливим стратегічним напрямом зростання залізничної галузі є і підвищення її логістичної стійкості шляхом розбудови прикордонної інфраструктури і технологій мультимодальних перевезень, диверсифікації експортних маршрутів і розширення партнерства з європейськими логістичними операторами та портовими системами. Задля підвищення швидкості й точності логістичного планування важливим є й продовження глибинної цифрової трансформації галузі шляхом розвитку інтегрованих платформ управління перевезеннями в режимі реального часу, впровадження технологій прогнозної аналітики для оптимізації вантажопотоків та автоматизації диспетчерських рішень. З метою підвищення стійкості залізничного транспорту України до викликів війни і забезпечення його ефективного функціонування в умовах високої турбулентності ключового значення набуває комплексне оновлення системи професійної підготовки кадрів. Насамперед важливим є розвиток корпоративних освітніх платформ і центрів компетенцій, розширення програм безперервного навчання та підвищення кваліфікації персоналу, що дозволить сформувати якісно нову модель управлінської культури, орієнтовану на цифрову трансформацію, інноваційність, міждисциплінарність, і забезпечити адаптивність галузі до викликів. Реалізація такої стратегічної траєкторії дозволить не тільки підвищити конкурентоспроможність українських залізниць та ефективно

інтегрувати їх в систему Транс'європейських транспортних маршрутів, а й перетворити галузь на один із ключових драйверів післявоєнного відновлення та довгострокового економічного зростання України, що сприятиме зміцненню економічної стійкості, логістичної незалежності нашої держави та її повноцінному приєднанню до європейського економічного простору.

[1] Solidarity Lanes: Latest figures – June 2025. *European Commission : website*. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-june-2025-2025-08-04_en.
[2] Behind the scenes of the Solidarity Lanes: together for better EU-Ukraine rail connections. European *Commission : website*. URL: https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes/behind-scenes-solidarity-lanes-photo-stories/behind-scenes-solidarity-lanes-together-better-eu-ukraine-rail-connections_en.
[3] Кириченко А. «Укрзалізниця» отримає 54 мільйони євро гранту: на що підуть кошти. *Українська правда : вебсайт*. URL: https://epravda.com.ua/finances/yes-ta-yebrr-vidilili-54-mln-yevro-grantu-dlya-rozvitku-ukrzaliznici-820928.

УДК 330.341.424(477)

ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІНДУСТРІАЛЬНИХ ПАРКІВ В УКРАЇНІ: ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

INSTITUTIONAL SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF INDUSTRIAL PARKS IN UKRAINE: CHALLENGES AND PROSPECTS

докт. екон. наук В. Л. Дикань
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

V. L. Dykan, D. Sc. (Econ.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Індустріальні парки виступають важливим інструментом структурної модернізації економіки України, залучення прямих іноземних інвестицій та відновлення промислового потенціалу в умовах повоєнної відбудови. Їх функціонування сприяє розвитку виробничої інфраструктури, стимулюванню інноваційної діяльності та формуванню нових робочих місць. У сучасних умовах індустріальні парки набувають стратегічного значення як механізм переходу від переважно сировинної моделі економіки до орієнтованої на виробництво продукції з високою доданою вартістю, технологічний розвиток і підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Станом на кінець 2025 року в Україні зареєстровано 118 індустріальних парків, однак більшість із них перебуває на стадії планування або функціонує з обмеженою активністю. У межах індустріальних парків збудовано 37 промислових підприємств, з яких

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

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 60х84 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.