

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).

для формування дієвої системи національної екологічної безпеки.

- [1] Ramaswamy S., Kaveri V., Sutha V., Selvakumar D., Geethalakshmi N., Mohan S. Circular Economy: A Blueprint for Sustainability. *IJNRD*. 2024. Vol. 9 (12). <https://www.ijnrd.org/papers/IJNRD2412358.pdf>
- [2] Aborujilah A., Wang H., Niu Y., Ji C., Yang Y. The Role of Circular Economy in Achieving Sustainable Development Goals (SDGs): An Integrative Framework. *ESTIDAMAA*. 2023. С. 1–8. <https://doi.org/10.70470/ESTIDAMAA/2023/001>
- [3] Квасниця О. В., Новицький М. Р. Фінансово-інвестиційне забезпечення зеленої трансформації як детермінанта екологічної безпеки економіки відновлення. Війна як модус соціального буття в міждисциплінарному науковому дискурсі : монографія / [Л. М. Алексеєнко, Ю. Г. Борейко, А. О. Бояр та ін.]; Аналіт. центр сучас. гуманітаристики. Харків: Право, 2026. 338 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178759926>.
- [4] Алексеєнко Л., Артеменко Л., Новицький М. Інститути децентралізації економічної влади за умов формування глобального простору екологічної безпеки: фінансові імплікації. *Економічний аналіз*. 2025. Том 35. № 4. С. 82–91. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.04.082>.
- [5] Омаров А.А. Екологічна безпека як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2026. № 1. С. 183–185. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2026-1/39>.
- [6] Алексеєнко Л. М., Дмитришин М. В., Новицький М. Р. Інституційні механізми децентралізації економічної влади в умовах глобальних фінансових трансформації : теоретико-прикладні аспекти. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2025. Том 10. № 4. С. 226–230. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2025-4-44>.

УДК 330.341.424

ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕЧНОГО ІНДУСТРІАЛЬНОГО СЕРЕДОВИЩА В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ТА ГЛОБАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ РИЗИКІВ

FORMATION OF A SAFE INDUSTRIAL ENVIRONMENT IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION AND GLOBAL ECONOMIC RISKS

канд. екон. наук К. В. Соляник¹,

канд. екон. наук О. Ю. Чередниченко²

¹*Міністерство розвитку громад та територій України (м. Київ)*

²*Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого (м. Харків),*

K. V. Solyanik¹, PhD (Econ.), O. Y. Cherednychenko², PhD (Econ.)

¹*Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine (Kyiv),*

²*Yaroslav Mudryi National Law University (Kharkiv)*

Наростання невизначеності під впливом сукупності взаємопов'язаних геополітичних, енергетичних, логістичних та технологічних шоків призводить як до структурної трансформації глобальних економічних систем та підвищення їхньої чутливості до зовнішніх ризиків, так і трансформації традиційних моделей функціонування промислових систем й інструментарію забезпечення стійкості індустріальних екосистем. Функціонуючі наразі як складні багаторівневі утворення, у межах яких виробничі, логістичні та цифрові компоненти перебувають у стані постійної взаємозалежності, індустріальні парки поступово

еволюціонують від класичних територіально-виробничих об'єктів до інтегрованих індустріальних екосистем, ефективність функціонування яких визначається не лише рівнем концентрації виробничих потужностей, але й здатністю до адаптації в умовах зовнішніх шоків та цифрових ризиків.

Зазначена трансформація особливо чітко проявилася в періоди глобальних кризових подій останнього десятиліття, коли порушення логістичних ланцюгів, зокрема під час пандемії COVID-19 і в результаті активних бойових дій та безпекових обмежень, призвело до суттєвих збоїв у функціонуванні промислових кластерів у країнах ЄС, США та Східної Азії, і тимчасового припинення або обмеження виробничої діяльності підприємств окремих індустріальних зон, що продемонструвало критичну залежність сучасних виробничих систем від стійкості глобальних ланцюгів постачання. Енергетична криза в країнах ЄС, яка супроводжувалася різким зростанням цін на природний газ більш ніж у 2–3 рази порівняно з середніми історичними рівнями, спричинила часткову зупинку або релокацію енергоємних виробництв. Статистичні дані за грудень 2025 року порівняно з аналогічним періодом 2024 року свідчать про незначне зростання промислового виробництва на 1,2 % у євроні та на 1,4 % у ЄС, що свідчить про збереження слабко позитивної динаміки на тлі високої волатильності місячних показників. Однак, структурна динаміка характеризувалася неоднорідністю: зростання виробництва спостерігалось у сегментах проміжних товарів та засобів виробництва (збільшення на 1,9 % та 4,5 % відповідно), тоді як виробництво товарів тривалого та нетривалого користування зменшилося на 1,8 % та 2,0 %, що вказує на дисбаланс індустріальної структури. При цьому зберігається й значна регіональна диференціація промислової динаміки серед держав-членів ЄС: найбільше скорочення зафіксовано у Словаччині, Люксембурзі та Болгарії (8,5 %, 7,9 %, 6,8%), тоді як найвищі темпи зростання продемонстрували Польща, Швеція та Хорватія (6,9 %, 4,8 %, 4,5 %), що підкреслює нерівномірність відновлення промислового сектору в межах Європейського Союзу [1].

Виявлені тенденції коливання промислового виробництва та його секторальної диференціації вказують на посилення ознак структурної нестійкості промислових екосистем, що в умовах зростання глобальних економічних ризиків обумовлює необхідність формування концептуально нового підходу до організації індустріального простору, а саме безпечного індустріального середовища. Останнє доцільно розглядати як комплексну багатовимірну систему організаційних, інфраструктурних та цифрових рішень, спрямованих на забезпечення безперервності виробничих процесів, мінімізацію впливу екзогенних шоків, а також формування здатності до швидкої реконфігурації виробничо-логістичних зв'язків у відповідь на зміни зовнішнього середовища. У цьому контексті як

ключове методологічне підґрунтя реалізації даного підходу слід розглядати концепцію резильєнтності складних соціально-економічних систем, що передбачає забезпечення стійкості до порушень і формування в підприємств здатності до відновлення та структурної трансформації після їх виникнення.

Практична імплементація зазначеної концепції значною мірою забезпечується через інструменти цифрової трансформації, які виступають технологічною основою підвищення адаптивності індустріальних систем. Однак, цифровізація індустріальних парків, яка включає впровадження кіберфізичних виробничих систем, технологій Інтернету речей, хмарних платформ управління та аналітики великих даних, з одного боку, суттєво підвищує ефективність координації виробничих і логістичних процесів, скорочуючи транзакційні витрати та час прийняття управлінських рішень, але, з іншого боку, формує новий клас системних ризиків, пов'язаних із кіберзагрозами та критичною залежністю від стабільності цифрової інфраструктури. Так, кіберінциденти у глобальній економіці щорічно призводять до втрат, що вимірюються сотнями мільярдів доларів, при цьому значна частина цих втрат припадає саме на виробничі та логістичні системи, де збої цифрових платформ безпосередньо транлюються у фізичні перебої постачання та зупинку виробничих ліній. Останні дані Центру розгляду скарг на кіберзлочини ФБР (Internet Crime Complaint Center) свідчать, що у 2024 році сукупні задекларовані втрати від кіберзлочинів становили близько 16,6 млрд дол. на основі 859532 зареєстрованих скарг, при цьому середній розмір втрат на одну скаргу оцінювався на рівні 19 372 дол. Згідно зі звітом Verizon Data Breach Investigations Report 2025, серед основних векторів первинного доступу до інформаційних систем у кіберінцидентах, що не пов'язані з помилками або зловживанням з боку персоналу, домінують компрометація облікових даних (22 %), експлуатація вразливостей програмного забезпечення (20 %) та фішингові атаки (16 %). Окремо відзначається, що програмне забезпечення типу ransomware було присутнє приблизно у 44 % проаналізованих інцидентів, що підкреслює зростаючу системну значущість кіберризиків для цифрових інфраструктур [2].

Значний потенціал ризиковості для індустріальних екосистем генерує й їх інтегрованість у глобальні ланцюги постачання, які в умовах геополітичної фрагментації зазнають порушень унаслідок блокування окремих транспортних коридорів або зміни географії торговельних потоків, що було яскраво продемонстровано під час дестабілізації морських маршрутів у Червоному морі, коли, за даними UNCTAD, відбулося суттєве подовження логістичних маршрутів та зростання вартості фрахту, що автоматично призвело до підвищення операційних витрат промислових підприємств, залежних від морських поставок сировини та комплектуючих.

У відповідь на зазначені виклики формування безпечного

індустріального середовища передбачає застосування багаторівневої системи інструментів, серед яких ключове місце посідає розвиток кіберзахищених цифрових платформ управління індустріальними парками, що забезпечують моніторинг виробничих процесів у режимі реального часу та раннє виявлення аномалій, формування енергетично автономних виробничих кластерів на основі відновлюваних джерел енергії та локальних енергетичних систем, інституційне зміцнення механізмів державно-приватного партнерства, що дозволяє залучати довгострокові інвестиції у критичну інфраструктуру та забезпечувати узгодженість розвитку промислових і логістичних компонентів.

Отже, що в умовах зростаючої взаємозалежності глобальних виробничо-логістичних систем та одночасного посилення багатовимірних ризиків формується нова архітектура індустріального розвитку, яка базується на переході від класичної моделі концентрації виробництва до концепції розподілених, цифрово інтегрованих та кібер-стійких індустріальних екосистем, у межах яких безпека перестає бути допоміжною функцією та трансформується в системоутворюючий фактор їхнього функціонування. За таких умов індустріальні парки виступають не лише просторовими одиницями промислової організації, а й вузловими елементами глобальної економічної безпеки, здатними забезпечувати адаптивність виробничих систем до зовнішніх шоків, безперервність критичних ланцюгів постачання та інтеграцію до міжнародних цифрово-логістичних мереж.

[1] Industrial production down by 1.4% in the euro area and by 0.8% in the EU. *Ec.europa.eu* : website. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/w/4-16022026-ap>.

[2] Cybercrime Statistics 2026: Global Losses and Enterprise Signals. *Deepstrike.io* : website. URL: <https://deepstrike.io/blog/cybercrime-statistics-2025>.

УДК 338.246.2:334.76

ПІСЛЯВОЄННЕ ВІДТВОРЕННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ: СТРАТЕГІЯ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

POST-WAR ECONOMY RECONSTRUCTION OF UKRAINE: STRATEGY FOR CLUSTERIZATION OF DOMESTIC ENTERPRISES

канд. екон. наук А. В. Толстова

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

A. V. Tolstova, Ph.D. (Econ.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Війна призвела до суттєвих геополітичних змін. Світова політична карта перетворилася через перерозподіл влади та визначення нових

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

К. В. Соляник, О. Ю. Чередниченко
Формування безпечного індустріального середовища в умовах цифровізації та глобальних економічних ризиків 27

А. В. Толстова
Післявоєнне відтворення економіки України: стратегія кластеризації вітчизняних підприємств 30

С. В. Тютюнник, Ю. М. Тютюнник
Модернізація вітчизняних індустріальних регіонів на засадах сталого розвитку та євроінтеграції 33

Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

A. Keršys, P. G. Pererva
Prospects for the development of high-speed transport 36

R. Keršys, P. G. Pererva
Modernization of transport infrastructure in the context of European union integration 38

K. Moroz, P. G. Pererva
Sustainable financing of transport infrastructure projects 40

G. V. Shapoval, V. Antonenko
Improving the organisation of international rail transport under martial law conditions 42

G. V. Shapoval, T. M. Kushnir, L. V. Lys
Key challenges of border railway infrastructure and approaches to their resolution 43

V. S. Zirka, O. V. Shkurenko
Transport and logistics infrastructure of Spain as an element of the global transport system 45

С. О. Архипенко, О. В. Пилипенко
Реформування залізничного транспорту України відповідно до acquis ЄС 47

Д. А. Гайдук, Т. В. Бутько
Лібералізація ринку залізничних перевезень як передумова удосконалення механізмів розподілу пропускнуої спроможності в умовах невизначеності 49

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.