

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).

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

стратегічних інтересів для країн-учасниць конфлікту. Для економіки України прямі збитки перевищили 195 млрд. дол., а потреби у відновленні сягають 588 млрд. дол. Падіння ВВП, руйнування інфраструктури, енергетична криза та відтік кадрів змушують виробничі підприємства адаптуватися до умов виживання, а експортно-орієнтовані галузі – шукати нові шляхи збуту [1-3].

Після падіння на 28,8% у 2022 році економіка України почала відновлюватися, однак темпи зростання поступово сповільнюються. Після зростання на 5,5 % у 2023 році реальний ВВП зріс на 2,9 % у 2024 році та на 1,8 % у 2025 році. Слабші результати значною мірою пояснюються наслідками російських атак на енергетичну інфраструктуру та іншими воєнними викликами. До основних наслідків для економіки можна віднести:

- падіння ВВП та інфляція: після історичного обвалу, економіка демонструвала відновлення, однак через російські атаки на енергетику зростання сповільнилося. У I кварталі 2026 року реальний ВВП скоротився на 0,5% порівняно з минулим роком через спричинену обстрілами енергокризу [1];

- втрата виробничих потужностей: найбільших втрат зазнали транспорт, промисловість та гірничо-металургійний комплекс (ГМК). Металургія страждає як від фізичних руйнувань, так і від логістичних проблем та нових європейських еко-стандартів (СВАМ) [1-3];

- зовнішня торгівля: дефіцит товарів і послуг залишається значним, оскільки обсяги імпорту суттєво перевищують експортні можливості [1].

Виробничі підприємства, які є основою сталого розвитку економіки країни стикаються з постійними викликами такими як:

- енергетичний терор: Регулярні відключення електроенергії та пошкодження підстанцій змушують заводи скорочувати обсяги випуску, переходити на нічні зміни або інвестувати у генератори, що різко підвищує собівартість продукції [1, 2];

- кадровий голод: мобілізація та масова міграція за кордон призвели до гострого дефіциту кваліфікованих інженерів, робітників та фахівців [1, 2];

- логістичні обмеження: ускладнена доставка сировини та готової продукції через блокування морських портів на старті вторгнення, залежність від західних сухопутних переходів та обстріли залізниць [1-3];

- скорочення ринків: втрата територій на сході та півдні не лише зруйнувала підприємства, а й звузила внутрішній ринок через зменшення населення [1, 2].

При цьому, таке явище, як війна, створило і певні можливості для України, зокрема в контексті переорієнтації на нові ринки, пошуку більш надійних союзників та торговельних партнерів на теренах глобального економічного простору, а також зниження залежності від країни-агресора. Основним наслідком від війни, не залежно від того як її детермінувати – чи то як події, що спричиняють безпрецедентне знищення економічної системи України, чи то як можливість для зміни векторів розвитку

держави, є втрати. Відповідно, сьогодні першочерговим завданням є післявоєнне відтворення, зростання, стійкості та розвитку економіки України. Крім того, забезпечення модернізації виробництва, формування та нарощення конкурентних переваг, розвиток виробничого потенціалу потребують освоєння нових форм і методів організації виробництва. Цього можливо досягти за рахунок формування ефективної стратегії кластеризації вітчизняних підприємств, котра спрямована на впровадження нової форми організації виробництва, що дозволить створити інноваційно-технологічне середовище для розвитку промислового потенціалу країни.

Стратегію кластеризації вітчизняних промислових підприємств пропонуємо здійснювати на основі формування промислово-територіальних кластерів, які є міжгалузевими інтегрованими структурами, спрямованими на консолідацію науково-виробничих, інфраструктурних, промислових підприємств різних галузей, що дозволить створити інноваційно-технологічне середовище для формування декількох технологічно завершених ланцюгів з виробництва різнопланової високотехнологічної продукції.

В першу чергу об'єднання підлягають підприємства, об'єднані єдиним технологічним ланцюгом. До складу промислово-територіальних кластерів повинні увійти промислові підприємства (зокрема, підприємства металургійного, енергетичного, машинобудівного, хімічного, вугільного, нафто-газового комплексів, підприємств транспортного машинобудування, приладобудування, виробництва металорізальних інструментів, металоконструкцій, ремонтні підприємства, підприємства по розробці ІТ, нанотехнологій) і підприємства, які концентрують у собі інноваційний, інтелектуальний і інформаційний потенціали, як регіонів, так і країни в цілому. Об'єднання таких підприємств в єдину логістичну систему дозволить раціоналізувати систему управління матеріально-технічними потоками, мінімізувати витрати, підвищить інвестиційну привабливість підприємства, що, в свою чергу, буде сприяти модернізації виробництва, створення якісної високотехнологічної продукції конкурентоспроможної на міжнародному ринку.

Формування територіально-промислових кластерів дозволить напрацювати такі конкурентні переваги як: інвестиції в розвиток персоналу і нарощування інтелектуального потенціалу працівників; розвиток і використання інноваційного потенціалу сфер науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт; міжфірмова кооперація в сфері науки і технології шляхом створення стратегічних альянсів і поглибленого співробітництва з університетами та дослідницькими центрами; володіння стійким ланцюгом поставок; використання аутсорсингу як одного із способів скорочення витрат і концентрація зусиль на ключових компетенціях і перспективних напрямках діяльності; використання сучасних інформаційних і мережевих технологій;

використання нових маркетингових та управлінських технологій; організація вертикально і горизонтально інтегрованих структур.

Розробка та впровадження стратегії кластеризації сприятиме реіндустріалізації промисловості, зростанню конкурентоспроможності підприємств за рахунок реалізації потенціалу ефективної взаємодії учасників кластера, пов'язаного з їх географічно близьким розташуванням, включаючи розширення доступу до інновацій, технологій, «ноу-хау», спеціалізованих послуг і висококваліфікованих кадрів, а також зниженням транзакційних витрат, що забезпечує формування передумов для реалізації спільних коопераційних проектів і продуктивної конкуренції.

Крім того, формування і розвиток виробничо-територіальних кластерів є ефективним механізмом залучення прямих іноземних інвестицій та активізації зовнішньоекономічної інтеграції, що в свою чергу, дозволить підняти рівень національної технологічної бази, підвищити швидкість і якість економічного зростання за рахунок підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств, що входять до складу кластера, шляхом: придбання і впровадження критичних технологій, новітнього обладнання; отримання підприємствами кластера доступу до сучасних методів управління і спеціальних знань; отримання підприємствами кластера ефективних можливостей виходу на високо конкурентні міжнародні ринки.

[1] Трекер економіки України під час війни. URL: <https://ces.org.ua/tracker-economy-during-the-war/>

[2] Росола У. В., Гладинець Н. Ю., Петричко М. М. Вплив війни на економіку України: макроекономічний аспект. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2023. Вип. 19. Т. 1. С. 226-234.

[3] Як війна вплинула на економіку України. URL: <https://ksf.openukraine.org/categories/news/yak-viina-vplynula-na-ekonomiku-ukrainy-infohrafika-kyivskoho-bezpekovofo-forumu>

УДК [332.14:338.24]:502.131.1(477)

МОДЕРНІЗАЦІЯ ВІТЧИЗНЯНИХ ІНДУСТРІАЛЬНИХ РЕГІОНІВ НА ЗАСАДАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

MODERNIZATION OF DOMESTIC INDUSTRIAL REGIONS BASED ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND EUROPEAN INTEGRATION

*канд. екон. наук. С.В. Тютюнник,
канд. екон. наук Ю. М. Тютюнник*

Полтавський державний аграрний університет (м. Полтава)

*S. V. Tiutiunnyk, PhD (Econ.), Yu. M. Tiutiunnyk, PhD (Econ.)
Poltava State Agrarian University (Poltava)*

Сучасний етап розвитку економіки України характеризується безпрецедентними викликами, пов'язаними з руйнуванням промислового

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.