

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).

operations. The principal delays arise from the need to replace bogies, adapt coupling devices, and complete lengthy and frequently duplicated cargo clearance procedures. Only a portion of border crossings are equipped with the technical facilities required for transshipment or gauge conversion between 1,520 mm and 1,435 mm track. This reduces the speed of freight flow and processing, negatively affecting the efficiency of international transport operations.

An increase in the number of European standard bogies used for export freight does not fully resolve the problem. A separate issue is the limited capacity of EU railway infrastructure to accommodate the substantially increased volumes of Ukrainian freight diverted as a result of the military aggression.

European carriers operate according to the lean manufacturing concept, which focuses on reducing costs and improving the efficiency of existing resources, but provides virtually no reserve production capacity. At the outset of the full-scale war, the EU transport system proved insufficiently prepared to handle the significant surge in international freight volumes and the need to process and store redirected Ukrainian cargo. Furthermore, a shortage of locomotives and rolling stock has been observed across EU member states.

To address this situation, the Solidarity Lanes initiative was launched. It aims to expand transport capacity, increase temporary cargo storage facilities, and ensure priority handling of Ukrainian exports. Implementation of these measures requires time. Given the likelihood of a prolonged conflict designed to achieve the economic exhaustion of Ukraine, there is an urgent need to introduce rapid short-term solutions, complemented by comprehensive medium- and long-term measures to ensure the sustainable functioning of the international rail transport system.

[1] Rail Transport: New harmonised EU standards to support cross-border rail. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/rail-transport-new-harmonised-eu-standards-support-cross-border-rail-2023-09-08_en

[2] EU-Ukraine Solidarity Lanes. https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_uk

UDC 656.212

KEY CHALLENGES OF BORDER RAILWAY INFRASTRUCTURE AND APPROACHES TO THEIR RESOLUTION

G. V. Shapoval, Ph.D. (Tech.), T. M. Kushnir, L. V. Lys
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Since the onset of the military invasion, railway transport has faced significant challenges in export-import logistics. As a result of restrictions on

port operations, the volumes of wagon flows towards western border crossings have increased substantially.

The disruption of established freight delivery chains abroad has multiplied the load at western border crossings, resulting in the formation of queues and the emergence of additional logistics costs. The throughput capacity of the railway infrastructure requires modernisation to ensure the uninterrupted movement of freight.

At present, the following railway border crossing points are actively operating on the border with Poland: Hrubieszów-Izov, Mostiska-Medyka, Werchrata-Rava-Ruska, and Dorohusk-Yahodyn. The issues arising at these crossings are related to capacity constraints caused by the following factors:

- differences in track gauge: 1,435 mm in Europe versus 1,520 mm in Ukraine;
- a limited number of transshipment facilities at the border;
- an insufficient quantity of specialised rolling stock for the transportation of additional volumes of Ukrainian freight on 1,435 mm gauge track;
- restricted capacity on certain sections of foreign railways;
- differing weight loading standards for freight;
- an inadequate number of bogie exchange sets, among other factors.

Military operations have disrupted the stable functioning of customs and border services, further complicating the cross-border movement of freight. Customs and border control procedures have a direct impact on overall freight delivery times.

The increase in international freight volumes has led to queuing at border crossing points and border railway stations, thereby extending delivery times and reducing the competitiveness of rail transport in the international market. Accordingly, reducing the time required for customs procedures is an important objective in improving international rail freight operations.

Ukraine is currently actively modernising its border railway infrastructure with the aim of increasing the throughput capacity of western border crossings. The infrastructure changes are directed at relocating logistics operations from border terminals to inland hubs, thereby enabling the integration of the Ukrainian railway network into the European transport system.

Technical and infrastructural limitations at railway crossings between Ukraine and the EU remain a significant challenge for logistics. Differences in track gauge, limited transshipment capacity, insufficient rolling stock, and the restricted capacity of certain sections of European railways constrain freight transportation speeds and require further infrastructure investment. Ukraine's integration into the European transport system and the TEN-T network constitutes an important step towards developing logistics connectivity with the EU.

One avenue for addressing these challenges is international support provided

through the USAID Economic Resilience Activity (ERA) project, which delivers critically important assistance for the modernisation and improvement of railway infrastructure efficiency at Ukraine's western borders.

Infrastructure projects contribute to the country's economic recovery and the strengthening of its export potential. International assistance enhances the resilience of Ukraine's transport system and improves logistics capacity under the challenging conditions of war. This support not only alleviates current challenges but also lays the foundation for the long-term development of railway infrastructure and economic integration with the EU.

[1] USAID Project: First Sets of Railcar Jacks Installed <https://www.railway.supply/usaaid-project-first-sets-of-railcar-jacks-installed/>

[2] Railway gateway to the world: what is the state of freight transportation between Ukraine and Poland. <https://gmk.center/en/posts/railway-gateway-to-the-world-what-is-the-state-of-freight-transportation-between-ukraine-and-poland/>

[3] Modernising the rail network in western Ukraine during wartime. <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2024-02-26/running-european-tracks-modernising-rail-network-western>

UDC 656(460):658.7:339.9

TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF SPAIN AS AN ELEMENT OF THE GLOBAL TRANSPORT SYSTEM

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА ІСПАНІЇ ЯК ЕЛЕМЕНТ ГЛОБАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

*V. S. Zirka, O. V. Shkurenko, Doctor of Economics
National Transport University (Kyiv)*

*В. С. Зірка, докт. екон. наук О. В. Шкуренко
Національний транспортний університет (м. Київ)*

In the context of globalization, transport infrastructure serves as a foundation for economic growth and access to global markets. Spain acts as a strategic logistics hub connecting Europe, Africa, and Latin America. Its well-developed transport system and integration into global trade flows make the country a key element of the European logistics network [1].

The transport and logistics sector has a significant impact on the Spanish economy. It accounts for around 4.6% of the country's GDP. This figure increases to 10% when logistics activities carried out by industrial, commercial, and service companies are included. This sector also provides over one million jobs and includes hundreds of thousands of companies working in the fields of transportation, warehousing, and distribution [1].

An important component of Spain's transport system is its integration into

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.