

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).

Наразі порядок пропуску поїздів ґрунтується на Правилах технічної експлуатації залізниць України (далі – ПТЕ) [3]. Відповідно до ПТЕ, поїзди поділяються на позачергові (які залучені до ліквідації наслідків пожеж, транспортних подій тощо) та чергові, що пропускаються у порядку пріоритетності. Найбільший пріоритет мають пасажирські швидкісні поїзди, а найнижчий – вантажні поїзди, господарчі та локомотиви без вагонів.

У зв'язку з цим, особливої актуальності набуває формування ризик-орієнтованого підходу до пріоритизації поїздів, який буде враховувати не лише категорію поїзда, а й стан інфраструктури на напрямку перевезень, поїзний стан, рівень порушення графіка поїздів, можливі наслідки від затримок.

Запропонований підхід може бути реалізований у вигляді оптимізаційної моделі, інтегрованої в інформаційно-керуючу систему АСК ВП УЗ-Є як складову автоматизованої системи з елементами підтримки прийняття рішень для оперативного диспетчерського персоналу.

[1] Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast). Official Journal of the European Union. 2012. L 343. P. 32–77. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj/eng> (дата звернення: 25.05.2026).

[2] Статистичні дані АТ «Укрзалізниця»

[3] Правила технічної експлуатації залізниць. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97#Text>

УДК 338.47:502.17:65.011.4

ІНТЕГРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ХАБІВ У РЕГІОНАЛЬНІ ЦИРКУЛЯРНІ МЕРЕЖІ: ОРГАНІЗАЦІЙНО-АРХІТЕКТУРНИЙ АСПЕКТ

INTEGRATION OF RAILWAY HUBS INTO REGIONAL CIRCULAR NETWORKS: THE ORGANIZATIONAL AND ARCHITECTURAL ASPECT

канд. екон. наук М. В. Гараєв

*Національний аерокосмічний університет
«Харківський авіаційний інститут» (м. Харків)*

M. V. Garaev, PhD (Econ.)

National Aerospace University «Kharkiv Aviation Institute» (Kharkiv)

Залізничні хаби як вузлові елементи транспортно-логістичної інфраструктури формують опорний каркас просторової організації регіональних економік. Їх інтеграція у циркулярні мережі визначається як стратегічна необхідність у контексті переходу до низьковуглецевої моделі

господарювання та замкненого матеріального циклу.

Організаційна архітектура інтеграції залізничних хабів у циркулярні мережі формується як багаторівнева система, що охоплює інституційний, операційний та інфраструктурний рівні взаємодії. Її ефективність визначається ступенем узгодженості стратегічних цілей, ресурсного забезпечення та координаційних механізмів між усіма суб'єктами циркулярної взаємодії.

На інституційному рівні ключового значення набуває формування регіональних платформ публічно-приватного партнерства за участю залізничних операторів, органів місцевого самоврядування та підприємств, інтегрованих у циркулярні ланцюги створення вартості. Необхідним є вдосконалення нормативно-регуляторного забезпечення, спрямованого на закріплення пріоритетної ролі залізничних хабів у логістиці зворотних потоків, зокрема рециклінгової сировини, відновлюваного обладнання та компостованих відходів. Важливим елементом інституційної трансформації є також закріплення статусу залізничних хабів як вузлів циркулярної економіки у регіональних стратегічних і містобудівних документах.

Операційний рівень передбачає впровадження цифрових платформ управління матеріальними потоками, заснованих на принципах промислового симбіозу, що забезпечує можливість моніторингу переміщення ресурсів через вузлові точки хабу в режимі реального часу. Важливого значення набуває стандартизація процедур зворотної логістики, які охоплюють процеси приймання, сортування, тимчасового зберігання та перерозподілу продукції другого циклу використання. Додатковим напрямом розвитку є організація вторинних ринків у межах залізничних хабів у формі фізичних і цифрових платформ для обміну та перерозподілу ресурсів між суб'єктами регіональної економіки.

На інфраструктурному рівні пріоритетним завданням виступає модернізація вантажних терміналів із виділенням спеціалізованих зон для роботи з вторинними матеріальними ресурсами, небезпечними відходами та біомасою. Доцільним є також розміщення в межах хабів малих переробних підприємств і технологічних центрів рециклінгу, що сприятиме скороченню транспортного плеча у ланцюгах повернення ресурсів. Інтеграція залізничних хабів у регіональні системи збору та консолідації відходів через мультимодальні транспортні ланцюги забезпечуватиме підвищення ефективності циркулярної логістики та посилення міжгалузевої взаємодії.

Реалізація запропонованої архітектури інтеграції залізничних хабів у циркулярні мережі супроводжується низкою системних бар'єрів інституційного, фінансового, інформаційного та організаційного характеру [1]. Одним із ключових обмежень є регуляторна фрагментація, що проявляється у відсутності єдиних стандартів класифікації та обігу вторинних матеріальних ресурсів на залізничному транспорті, що

ускладнює організацію зворотної логістики. Суттєвим стримувальним чинником виступає висока капіталомісткість модернізації інфраструктури хабів та тривалі строки окупності інвестицій, що зумовлює потребу у використанні інструментів «зеленого» фінансування та механізмів змішаного інвестування. Інформаційна асиметрія між учасниками циркулярних мереж обмежує можливості розвитку матеріального симбіозу, що потребує створення відкритих цифрових баз даних ресурсів і відходів. Додатковим викликом є культурний спротив з боку підприємств, що проявляється у домінуванні консервативних моделей поведінки щодо розкриття інформації про відходи, побічні продукти та потенційні можливості їх повторного використання. Формування сприятливого інституційного середовища вимагає реалізації освітніх програм, поширення практик екологічної відповідальності та впровадження демонстраційних пілотних проєктів.

Отже, завдяки своєму мережевому положенню, високому рівню транспортної взаємозв'язаності та наявності мультимодальних компетенцій залізничні хаби мають потенціал трансформуватися в ключові вузли регіонального циркулярного розвитку, що можливо за умови формування ефективних механізмів міжсекторального партнерства, удосконалення нормативно-регуляторного середовища та забезпечення цілеспрямованої державної підтримки процесів циркулярної трансформації транспортно-логістичної системи.

[1] Дикань В. Л., Сарбей С. С., Скрипінський О. Л. Дослідження потенціалу індустріальних парків як основи реалізації принципів циркулярної економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 91 С. 9–17.

УДК 629.361:628.4

ОСОБЛИВОСТІ ВРАХУВАННЯ ЗНОСУ ЦИЛІНДРИЧНОЇ ЩІТКИ ПРИ МОДЕЛЮВАННІ РОБОТИ ГІДРОПРИВОДІВ НАВІСНОГО ПІДМІТАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ СМІТТЄВОЗА

FEATURES OF TAKING INTO ACCOUNT THE WEAR OF THE CYLINDRICAL BRUSH WHEN MODELING THE OPERATION OF HYDRAULIC DRIVES OF THE MOUNTED SWEEPING EQUIPMENT OF A GARBAGE TRUCK

*Є. С. Гарбуз, докт. техн. наук О. В. Березюк
Вінницький національний технічний університет (м. Вінниця)*

*Ye.S. Harbuz, O.V. Bereziuk, Dr. Sc. (Tech.)
Vinnytsia National Technical University (Vinnytsia)*

Важливим елементом національної транспортної інфраструктури є комунальні машини [1] оснащені циліндричним щітковим обладнанням

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

М. В. Гараєв Інтеграція залізничних хабів у регіональні циркулярні мережі: організаційно-архітектурний аспект	50
Є. С. Гарбуз, О. В. Березюк Особливості врахування зносу циліндричної щітки при моделюванні роботи гідроприводів навісного підмітального обладнання сміттєвоза	52
О. В. Громова, Р. А. Марко Залізничний туризм як інструмент соціально-економічного розвитку карпатського регіону	54
К. С. Дзевєріна, О. В. Сахненко Розвиток транспортної інфраструктури України в сучасних умовах	56
Д. О. Жученко Трансформація залізничного транспорту в умовах соціально- економічних перетворень	58
В. М. Запара, І. І. Процик Стан і перспективи цифровізації інфраструктури вантажних залізничних перевезень в Україні	60
Р. А. Зіганшин Міський електротранспорт у системі цілей сталого розвитку ООН: інфраструктурний вимір	62
А. О. Каграманян Забезпечення стійкості транспортної інфраструктури в умовах глобальних кризових трансформацій	65
А. М. Киман Аналіз проблем розвитку залізничної системи України як передумова удосконалення управління її розвитком	68
Г. І. Кириченко, Ю. А. Бердниченко Сучасні вимоги до системи управління доставкою вантажів залізницею	70
М. В. Косич, М. О. Косич Проблеми та виклики функціонування АТ «Укрзалізниця» в умовах війни	72

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.