

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).

інформаційна система АТ «Укрзалізниця» зазнала нищівної кібератаки, подолання наслідків тривало більше двох місяців.

Сучасна архітектура інформаційних систем будується на принципах розподіленості даних та автономності критичних сервісів. IoT реалізує принцип більшої автономності і додаткового джерела верифікованих даних. За своєю структурою кінцеві сервіси захищені від кібератак, до того ж дані зберігаються лише нетривалий період часу, на відміну від нинішньої централізованої інфраструктури перевізника.

Таким чином, сучасна цифрова трансформація АТ «Укрзалізниця» відбувається в екстремальних умовах (технічні інновації стикаються з технічним дефолтом). Впровадження активного IoT-трекінгу у співпраці з недержавним бізнесом дозволить вирішити задачу відстеження залізничного рухомого складу без значних капітальних інвестицій з державного бюджету України. В умовах технічного дефолту державна підтримка має спрямовуватися на критичну інфраструктуру, тоді як цифровізація парку рухомого складу має відбуватися за рахунок приватно-державного партнерства. Розвиток активного IoT-трекінгу через IoT-мережі є більш економічно доцільним для приватного парку вагонів через відсутність витрат на інфраструктуру зчитувачів.

[1] Цифрова трансформація інфраструктури вантажних залізничних перевезень. URL: <https://www.railinsider.com.ua/digital-transformation-railway-rfid-vs-iot-2026/> (дата звернення 19.05.2026).

УДК 656.13:502.131.1:711.4

МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ У СИСТЕМІ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ООН: ІНФРАСТРУКТУРНИЙ ВИМІР

URBAN ELECTRIC TRANSPORT IN THE UN SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS SYSTEM: INFRASTRUCTURE DIMENSION

Р. А. Зіганшин

Національний транспортний університет (м. Київ)

R. A. Zihanshyn

National Transport University (Kyiv)

Концепція сталого розвитку пройшла три етапи становлення: ембріональний (до 1972 р.), формоутворюючий (1972–1987 рр.) та розвинутий (з 1987 р.), і за цей час трансформувалася з фокусу на сталому використанні природних ресурсів до Цілей сталого розвитку (ЦСР) [1]. Сучасний дискурс сталого розвитку спирається на парадигму

інтрагенераційної справедливості, реалізовану через три взаємопов'язані, але самостійні стовпи (екологічний, економічний і соціальний), що вимагають збалансованих рішень з урахуванням компромісів між ними [2]. В той же час парадигма сильної сталості, що визнає обмежену взаємозамінність природного капіталу штучним, виступає як концептуальна основа сталого розвитку. Культура, належне врядування та системи життєзабезпечення виступають ключовими факторами її просування [3].

Транспортний сектор формує близько 27 % світового енергоспоживання та 23 % енергетичних викидів CO₂ [4], через що безпосередньо впливає на ЦСР 13 (Боротьба зі зміною клімату). У каскадній архітектурі ЦСР кліматичні зобов'язання реалізуються через ЦСР 7 (Доступна та чиста енергія) та електрифікацію таких секторів як транспорт, міста і промисловість [5]. Емпіричний аналіз 108 регуляторних інструментів розвитку електромобільності в п'яти країнах (Австралія, Канада, Німеччина, Велика Британія та США) доводить, що така політика чинить найбільший вплив на ЦСР 13 (Боротьба зі зміною клімату), ЦСР 3 (Міцне здоров'я) та ЦСР 8 (Гідна праця і економічне зростання). Водночас заходи у сфері зарядної інфраструктури безпосередньо впливають на ЦСР 9 (Інновації та інфраструктура) [6]. Отже, інфраструктурний компонент слід розглядати як самостійний, а не допоміжний вектор реалізації ЦСР.

ЦСР 11 (Сталий розвиток міст і громад) у підцілі 11.2 прямо передбачає забезпечення доступу до безпечних, доступних та сталих транспортних систем для всіх. Відповідний індикатор операціоналізується через частку населення в межах 500 м від системи громадського транспорту [7]. Приклад польського міста Кошалін (109 тис. мешканців) ілюструє ефективність раціонального планування інфраструктурної мережі. Синхронізація економічних, екологічних та соціальних пріоритетів у межах місцевого бюджету забезпечує можливість створення інтермодальних вузлів на базі наявних потужностей, мінімізуючи капітальні витрати [8]. Аналогічний потенціал властивий українським містам з розгалуженими трамвайними та тролейбусними мережами.

Прикладний потенціал електротранспорту підтверджується конкретними техніко-економічними показниками: експлуатаційні витрати деяких моделей електробусів приблизно в 3 рази менші (0,60 PLN/км) порівняно з дизельними аналогами (2 PLN/км) [9], а пасажиромісткість трамваїв в 2 рази перевищує автобусну та в 6 разів легкорейкового транспорту (LRT) [10]. Ключовою стратегією Міжнародної асоціації громадського транспорту (UITP) є використання наявної інфраструктури міського електротранспорту приблизно у 200 європейських містах для розвитку мультимодальної електромобільності, що знижує потребу в нових капіталовкладеннях у мережі електропостачання [11]. Це

підтверджує, що з економічного погляду оновлення наявної інфраструктури є ефективнішим, ніж екстенсивне розширення потужностей.

На національному рівні зв'язок ЦСР із розвитком міського електротранспорту закріплено в Національній транспортній стратегії України до 2030 року. Вона передбачає узгодження з Європейським зеленим курсом, інтеграцію до транс'європейської мережі TEN-T та відновлення інфраструктури за принципом «відбудуй краще, ніж було» [12]. У контексті повоєнного відновлення України з обмеженими ресурсами пріоритизація проектів за критерієм одночасного внеску у кілька ЦСР стає передумовою ефективності інвестицій. У цьому контексті модернізація наявних трамвайних і тролейбусних мереж (зокрема через впровадження технології In-Motion Charging) забезпечує одночасне просування за ЦСР 9, 11 і 13 за нижчих капітальних витрат, ніж розгортання нових систем.

Таким чином, інфраструктура міського електротранспорту є одним з ключових інструментів досягнення ЦСР ООН на міському рівні через каскадний механізм, що пов'язує ЦСР 3, 7, 9, 11 і 13. Водночас парадигма сильної сталості обґрунтовує пріоритетність збереження та модернізації наявних інфраструктурних активів. Перспективою подальших досліджень є розробка індексного методу, який дозволить кількісно оцінювати вплив конкретних рішень на ЦСР та ефективно розставляти пріоритети під час відбудови транспортної інфраструктури України.

[1] The Evolution of Sustainable Development Theory: Types, Goals, and Research Prospects / L. Shi, L. Han, F. Yang, L. Gao // *Sustainability*. – 2019. – Т. 11, № 24. – 7158. – P. 4-6.

[2] Mensah J. Sustainable development: Meaning, history, principles, pillars, and implications for human action: Literature review / J. Mensah // *Cogent Social Sciences*. – 2019. – Т. 5, № 1. – 1653531. – P. 8.

[3] The Evolution of Sustainable Development Theory: Types, Goals, and Research Prospects / L. Shi, L. Han, F. Yang, L. Gao // *Sustainability*. – 2019. – Т. 11, № 24. – 7158. – P. 8.

[4] Bepalyy S. Impact of Urban Transport on City Development in the Context of Sustainable Development / S. Bepalyy, A. Petrenko // *Transportation Research Procedia*. – 2023. – Т. 68. – P. 535.

[5] Electrification and decarbonization: a critical review of interconnected sectors, policies, and sustainable development goals / I. B. Boa Morte, O. Q. F. Araújo, C. R. V. Morgado, J. L. de Medeiros // *Energy Storage and Saving*. – 2023. – Т. 2. – P. 615-616.

[6] Electric vehicles and sustainable development goals: a multi-level governance analysis / N. Tilly, T. Yigitcanlar, K. Degirmenci [et al.] // *Transport Policy*. – 2025. – Т. 171. – P. 239.

[7] Tiwari G. Development of public transport systems in small cities: A roadmap for achieving sustainable development goal indicator 11.2 / G. Tiwari, C. Phillip // *IATSS Research*. – 2021. – Т. 45. – P. 32.

[8] Korczak J. The concept of sustainable development of public passenger transport in Koszalin / J. Korczak, K. Kijewska // *Transportation Research Procedia*. – 2016. – Т. 16. – P. 219.

[9] Kadłubek M. Examples of Sustainable Development in the Area of Transport / M. Kadłubek // *Procedia Economics and Finance*. – 2015. – Т. 27. – P. 497.

[10] Bepalyy S. Impact of Urban Transport on City Development in the Context of Sustainable Development / S. Bepalyy, A. Petrenko // *Transportation Research Procedia*. – 2023. – Т. 68. – P. 538.

[11] Kadłubek M. Examples of Sustainable Development in the Area of Transport / M. Kadłubek // *Procedia Economics and Finance*. – 2015. – Т. 27. – P. 498.

[12] Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п>.

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.