

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).

УДК 65.338.4

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ КРИЗОВИХ
ТРАНСФОРМАЦІЙ**

**ENSURING THE SUSTAINABILITY OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE IN THE CONDITIONS OF GLOBAL CRISIS
TRANSFORMATIONS**

канд. техн. наук А. О. Каграманян

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

A. O. Kagramanian, PhD (Tech.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Глобальна економічна система наразі функціонує в умовах зростаючої турбулентності, спричиненої геополітичними конфліктами, дестабілізацією міжнародних логістичних маршрутів, енергетичними кризами, кліматичними викликами та прискоренням технологічних трансформацій. Сукупний вплив зазначених факторів формує нову конфігурацію світових транспортно-логістичних зв'язків та підвищує рівень вразливості міжнародних ланцюгів постачання, перетворюючи транспортну інфраструктуру в один із стратегічно значущих елементів забезпечення економічної стійкості держав, безперервності товарообігу та стабільного функціонування глобальних транспортно-логістичних систем.

Останні роки засвідчили суттєве зростання вразливості світових транспортних мереж до зовнішніх шоків. За оцінками UNCTAD, глобальні ланцюги постачання перебувають під постійним тиском через військові конфлікти, кліматичні ризики та переорієнтацію торговельних потоків. Унаслідок одночасного порушення роботи стратегічно важливих морських транспортних артерій Ормузької протоки та маршрутів Червоного моря, які традиційно забезпечували високу концентрацію міжнародних вантажопотоків та енергетичних поставок, відбулося суттєве зростання як тривалості перевезень, так і логістичних витрат. Середня протяжність морських маршрутів зросла з 4831 милі у 2018 р. до 5245 миль у 2024 р. При цьому слід вказати на те, що вантажообіг морським транспортом у тонно-милях збільшився на 5,9 % у 2024 році порівняно з попереднім періодом, що майже втричі перевищує значення показника обсягового в тонах [1]. Такі співвідношення у сфері морських перевезень свідчать про суттєву трансформацію глобальної транспортно-логістичної системи, за якої зростання обсягів морських перевезень відбувається переважно не за рахунок збільшення фізичного обсягу вантажів, а внаслідок подовження логістичних маршрутів та переорієнтації міжнародних транспортних

потоків. Такі деструктивні зміни засвідчили надмірну залежність глобальної логістики від обмеженої кількості критичних транспортних вузлів та підтвердили високий рівень системної вразливості сучасної моделі міжнародних перевезень. Закриття або часткова втрата пропускної спроможності стратегічних морських маршрутів спричинили ланцюгову реакцію дестабілізації суміжних транспортних систем, що проявилось у стрімкому зростанні вартості фрахту, збільшенні термінів доставки, дефіциті контейнерних потужностей та посиленні навантаження на альтернативні сухопутні транспортні коридори. Особливо суттєво зростає роль залізничного транспорту, який почав виконувати функцію компенсаторного елемента в умовах порушення морської логістики.

За таких умов особливої стратегічної значущості набуває розвиток альтернативних міжнародних транспортних маршрутів, здатних забезпечити диверсифікацію глобальних вантажопотоків та зниження залежності від окремих критичних морських коридорів. Одним із найбільш перспективних у цьому контексті є такий елемент глобальної транспортно-логістичної архітектури як Середній коридор, який забезпечує транспортне сполучення між Китаєм та країнами Європи через Центральну Азію, Каспійський регіон, Кавказ та Туреччину. Нині Середній коридор трансформується з резервного логістичного маршруту у важливий елемент нової євразійської транспортної архітектури, орієнтованої на підвищення адаптивності та резильєнтності глобальних ланцюгів постачання.

Разом із тим ефективність подальшого розвитку Середнього коридору значною мірою залежить від рівня модернізації залізничної, портової та мультимодальної інфраструктури, а також від здатності країн-учасниць забезпечити належний рівень інституційної координації, тарифної узгодженості та цифрової інтеграції транспортних процесів. Відповідно до оцінок Світового банку, розвиток Середнього коридору забезпечить скорочення транзитного часу перевезень як для країн Центральної Азії, так і для держав Євразійського простору, що формує передумови підвищення ефективності міжнародних логістичних зв'язків. Транзитні перевезення Транскаспійським міжнародним транспортним маршрутом за останні п'ять років демонструють трикратне зростання і, згідно з прогнозними оцінками, до 2030 року обсяги контейнерних перевезень зазначеним маршрутом можуть досягти близько 300 тис. TEU, що свідчить про посилення його ролі в структурі трансконтинентальних логістичних потоків та формування альтернативної конфігурації євразійських транспортних коридорів [2].

Зазначене дозволяє дійти висновку, що сучасні кризові трансформації фактично ініціювали процес перебудови глобальної транспортно-логістичної системи, у межах якої ключового значення набувають диверсифікація міжнародних транспортних маршрутів, розвиток мультимодальних перевезень та формування нових центрів логістичної стійкості, і активізували

процеси переходу від моделі висококонцентрованої глобальної логістики до більш адаптивної, розподіленої та резильєнтної архітектури міжнародних транспортних мереж.

У цьому контексті важливим інструментом підвищення стійкості транспортної інфраструктури виступає її цифрова трансформація. Використання інтелектуальних транспортних систем, цифрових платформ координації перевезень, технологій Big Data та систем моніторингу в режимі реального часу дозволяє оперативно реагувати на кризові ситуації, оптимізувати транспортні потоки та підвищувати ефективність управління інфраструктурою. Однак, слід враховувати і те, що цифровізація, виступаючи важливим елементом забезпечення безпеки та прогнозування ризиків у транспортній сфері, одночасно формує і нові системні виклики. Зокрема, зростає залежність транспортно-логістичних процесів від стабільності цифрової інфраструктури, що підвищує вразливість до кібератак, технологічних збоїв та порушень функціонування інформаційних систем управління. Крім того, посилення цифрової інтеграції супроводжується збільшенням обсягів оброблюваних даних та розширенням кола учасників інформаційного обміну, що актуалізує питання захисту даних, кіберстійкості транспортних платформ та забезпечення надійності цифрових каналів комунікації.

Окрім цифрової трансформації та диверсифікації транспортних маршрутів, забезпечення стійкості транспортної інфраструктури ґрунтується на комплексі взаємопов'язаних інструментів, спрямованих на підвищення її адаптивності та резильєнтності. До таких інструментів належить, насамперед, інфраструктурне резервування, що передбачає формування дублюючих потужностей транспортних вузлів, терміналів і логістичних маршрутів з метою мінімізації ризиків функціональних розривів. Важливу роль відіграє розвиток мультимодальної інтеграції, яка забезпечує взаємодоповнюваність різних видів транспорту та створення безшовних логістичних ланцюгів. Слід звернути увагу й на впровадження адаптивних моделей управління транспортними потоками, що базуються на сценарному плануванні, децентралізації управлінських рішень та оперативному переналаштуванні логістичних процесів у відповідь на кризові зміни зовнішнього середовища. Не менш значущим є посилення інституційної та міжнародної координації, яка передбачає гармонізацію нормативно-правових та митних процедур, а також розвиток інтегрованих транспортних коридорів. Сукупна дія зазначених інструментів формує системну основу забезпечення стійкості транспортної інфраструктури в умовах високої невизначеності та зростання глобальних ризиків.

Особливої актуальності проблема забезпечення стійкості транспортної інфраструктури набуває для України в умовах воєнних викликів та трансформації міжнародних логістичних маршрутів. Переорієнтація експортних потоків, розвиток прикордонної інфраструктури, інтеграція до європейської транспортної мережі та зростання ролі залізничного

транспорту формують нові пріоритети модернізації транспортної системи держави. З огляду на глобальну перебудову ланцюгів постачання та переорієнтацію міжнародних торговельно-логістичних потоків, суттєво зростає й потенціал інтеграції України до міжнародного транспортного простору, що зумовлюється зміщенням географії виробничих і транзитних потоків, формуванням нових регіональних логістичних центрів та посиленням ролі альтернативних транспортних коридорів, створюючи додаткові передумови для посилення позицій України в системі євразійської транспортної взаємодії. У таких умовах забезпечення стійкості транспортної інфраструктури в умовах глобальних кризових трансформацій потребує комплексного поєднання інфраструктурної модернізації, цифровізації, міжнародної транспортної інтеграції, диверсифікації логістичних маршрутів та впровадження адаптивних механізмів управління. Реалізація зазначених напрямів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності транспортної системи, зміцненню економічної безпеки держави та формуванню здатності ефективно функціонувати в умовах високої невизначеності та глобальних ризиків.

[1] Global supply chains under strain – ministers call for just and resilient transitions. *Unctad.org* : website. URL: <https://unctad.org/news/global-supply-chains-under-strain-ministers-call-just-and-resilient-transitions>.

[2] Trans-Caspian International Transport Route sees threefold growth in transit volumes. *Azernews.Az* : website. URL: <https://www.azernews.az/region/257431.html>.

УДК 656.2

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ПЕРЕДУМОВА УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЇЇ РОЗВИТКОМ

ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT PROBLEMS OF UKRAINE'S RAILWAY SYSTEM AS A PREREQUISITE FOR IMPROVING ITS DEVELOPMENT MANAGEMENT

доктор філософії А. М. Куман

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

A. M. Kuman, PhD

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Сучасні умови функціонування залізничного транспорту України характеризуються зростанням нерівномірності попиту на перевезення, зміною просторової структури вантажопотоків, втратою частини транзитного потенціалу, обмеженістю інфраструктурних і тягових ресурсів, а також необхідністю адаптації до нових умов функціонування транспортно-логістичної системи. У таких умовах особливої актуальності набуває удосконалення підходів до управління розвитком залізничної

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.