

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).

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

мережі, оскільки ефективність прийняття стратегічних і тактичних рішень безпосередньо залежить від здатності своєчасно виявляти системні диспропорції, критичні елементи мережі та закономірності зміни транспортних процесів.

У результаті аналізу проблем розвитку залізничної системи України встановлено, що її сучасний стан визначається глибокою структурною трансформацією транспортно-логістичної системи. Порівняльний аналіз індексу логістичної ефективності (LPI) [1] показав, що Україна протягом 2012-2023 років стабільно поступалася Польщі за рівнем розвитку логістичної системи, а її попередня перевага над Казахстаном була фактично втрачена. Найбільше погіршення відбулося за компонентами “Відстеження” на 0,55 пункту, “Інфраструктура” на 0,29 пункту та “Логістична компетентність” на 0,25 пункту. Це свідчить про зниження керованості логістичних процесів, погіршення стану інфраструктури та ускладнення організації перевезень. Динаміка вантажних перевезень також підтвердила втрату позицій залізничного транспорту на ринку. Частка залізниці у загальних обсягах перевезень зменшилася з 59,2 % у 2012 році до близько 50% у 2025 році, тоді як вантажообіг скоротився більш ніж у 2,4 раза, з 237,3 до 98,9 млрд т-км [2]. Найбільш критичні зміни відбулися у структурі перевезень за видами сполучення, де у 2025 році порівняно з 2012 роком транзитні перевезення скоротилися майже на 99%, імпорتنі на 65%, експортні на 47 %, а внутрішні на 69 %. Це свідчить про перехід від збалансованої багатокомпонентної структури перевезень до моделі з домінуванням експортного сегмента, що супроводжується втратою транзитної функції та істотним скороченням внутрішніх перевезень.

Проведений аналіз дозволив виявити ключовий розрив між зміненою просторово-часовою структурою вантажопотоків та існуючою операційною, тарифною й інфраструктурною моделлю функціонування залізничної мережі. Основні інвестиційні пріоритети зосереджуються переважно на магістральних коридорах, електрифікації та міжнародній інтеграції [3, 4], тоді як критичні обмеження формуються на рівні опорних станцій, плану формування поїздів, переробної спроможності технічних станцій і просторово-часової нерівномірності вагонопотоків та їх тягового забезпечення. Унаслідок цього виникає невідповідність між фактичними змінами у перевізному процесі та наявними підходами до планування розвитку залізничної мережі.

Результати дослідження підтверджують, що розвиток залізничної мережі доцільно розглядати не лише як процес модернізації окремих інфраструктурних об'єктів, а як управління її поведінкою в умовах структурних трансформацій. Такий підхід передбачає комплексну зміну структури, функцій, технологій та інфраструктурного забезпечення мережі

відповідно до нових параметрів попиту, напрямів вантажопотоків і режимів експлуатаційної роботи. У межах такого підходу транспортний процес може бути представлений як просторово-часова взаємодія поїздо- і вагонопотоків між станціями, а макроаналіз транспортних процесів як методологічний інструмент виявлення системних закономірностей функціонування залізничної мережі.

Отже, встановлені структурні зміни у функціонуванні залізничної системи України обґрунтовують необхідність переходу від традиційних підходів до управління розвитком мережі, орієнтованих переважно на локальні інфраструктурні рішення, до методів макроаналізу транспортних процесів. Застосування такого підходу дозволяє виявляти критичні елементи мережі, оцінювати їх вплив на стійкість перевізного процесу, визначати диспропорції між попитом і пропускною або переробною спроможністю та формувати науково обґрунтовані рішення щодо управління розвитком залізничної мережі України.

[1] Logistics Performance Index (LPI). World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (дата звернення: 06.02.2026).

[2] Вантажні перевезення в Україні у 2025 році скоротилися на 9%, а пасажирські – тримаються на рівні. Delo.ua. URL: <https://delo.ua/news/vantaznix-perevezen-v-ukrayini-u-2025-roci-skorotilisya-na-9-a-pasazirski-trimayutsya-na-rivni-459147/> (дата звернення: 10.02.2026).

[3] Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF> (дата звернення: 15.02.2026).

[4] Strategy for the EU integration of the Ukrainian and Moldovan rail systems. 11 July 2023. Jaspers. URL: <https://jaspers.eib.org/knowledge/publications/a-strategy-for-the-eu-integration-of-the-ukrainian-and-moldovan-rail-systems> (дата звернення: 15.02.2026).

**УДК 656.225:656.073**

### **СУЧАСНІ ВИМОГИ ДО СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ДОСТАВКОЮ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ**

### **MODERN REQUIREMENTS FOR THE RAIL FREIGHT DELIVERY MANAGEMENT SYSTEM**

*докт. техн. наук Г. І. Кириченко, канд. іст. наук Ю. А. Бердніченко*  
*Національний транспортний університет (м. Київ)*

*H. I. Kyrychenko, D. Sc. (Tech.), Yu. A. Berdnichenko, Ph.D. in History*  
*National transport university (Kyiv)*

Сучасні вимоги до управління процесами транспортування вантажів передбачають наявність інформації про час, місцезнаходження та стан об'єкту для всіх учасників доставки вантажів. У аспекті, що розглядається, кількість учасників перевезення різко зростає. До них приєднуються

## Зміст

### Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

---

|  |    |
|--|----|
| <b>С. В. Панченко</b><br>Трансформація залізничного транспорту України: логістична стійкість та європейська інтеграція в умовах воєнних викликів                     | 3  |
| <b>В. Л. Дикань</b><br>Інституційне забезпечення розвитку індустріальних парків в Україні: виклики та перспективи  | 7  |
| <b>Yu. Prus</b><br>Cluster approach to ensuring the protection of critical infrastructure objects  | 10 |
| <b>Л. М. Алексеєнко, О. І. Тулай</b><br>Вплив управління публічними фінансами на розвиток індустріальних центрів: регіональний та міжнародний виміри                 | 12 |
| <b>Е. Р. Бекіров</b><br>Туризм як драйвер економічного зростання Дніпровського регіону: шляхи удосконалення  | 14 |
| <b>К. В. Гарькавенко</b><br>Фінансові механізми повоєнного відновлення індустріальних центрів України в умовах глобалізації  | 16 |
| <b>Л. Л. Калініченко</b><br>Цифрова трансформація промислових екосистем: нові архітектури індустріального розвитку   | 19 |
| <b>В. В. Коваль, І. М. Гончарова</b><br>Новітні стандарти розвитку індустріальних парків України як чинник глобальної конкурентоспроможності                         | 21 |
| <b>М. А. Мироненко, Т. І. Лисенко</b><br>Розвиток індустріального центру в умовах глобальних викликів на прикладі міста Дніпра                                       | 23 |
| <b>М. Р. Новіцький</b><br>Проблематика екологічної безпеки в умовах розвитку індустріальних центрів: системні виклики, технологічні ризики та стратегії модернізації | 25 |

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