

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).

логістичні стики.

Порівняльний аналіз показників систем свідчить, що існуюча автоматизована система АСК ВП УЗ-Є потребує доповнення часових параметрів, пов'язаних з контролем термінів доставки вантажу такими як: запланований час (години, хвилини) відправлення вантажу зі станції; запланований та фактичний час(години, хвилини) відправлення зі станцій обробки вантажу за маршрутом транспортування, запланований та фактичний час(години, хвилини) прибуття та доставки вантажу отримувачу.

Сучасна система управління експлуатаційною роботою перевезеннями потребує зміни технології диспетчерського контролю та порядку дотримання залізницею зобов'язань при перевезенні вантажів. Контроль доцільно організувати на підставі моніторингу відхилень від розрахованого графіку доставки. Вочевидь, технологія контролю за доставкою вантажу можлива тільки в інформаційному просторі, база якого вже створена, та у новому нормативному забезпеченні процесів, що розглядались.

[1] Kravchenko, M., Prokhorchenko, A., & Zolotarov, S. (2023). Mathematical model of a railroad grain cargo ridesharing service in the form of coalitions in congestion games. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 5(3 (125)), 35–48. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2023.289470>

[2] Lomotko, D. V., Korniyuchuk, S. G., & Kravchenko, D. M. (2019). Development of automated system of management of supply chains on the base of UN/EDIFACT. *Collection of Scientific Papers of the Ukrainian State University of Railway Transport*. <https://doi.org/10.18664/1994-7852.187.2019.196309>

[3] Tilemissova, A., Kozachenko, D., Vernyhora, R., Izteleuova, M., & Arpabekov, M. (2023). Competitiveness assessment of the railway network of Kazakhstan in the performance of transit container transportation. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*, 4, 130–137. <https://doi.org/10.33271/nvngu/2023-4/130>

[4] European Commission. (n.d.). eFTI regulation: Digitalising freight transport across the European Union. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/efti-regulation_en

УДК 355.01: 656.2(477)

**ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ВІЙНИ**

**PROBLEMS AND CHALLENGES OF THE OPERATION
JSC «UKRZALIZNYTSYA» IN WAR CONDITIONS**

канд. екон. наук М. В. Косич, М. О. Косич

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

М. V.Kosych, PhD (Econ.), M. O. Kosych

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Транспортна інфраструктура країни є однією з важливих передумов обороноздатності й життєздатності держави при веденні повномасштабної

війни. Транспорт під час активних військових дій забезпечує перевезення населення, доставку гуманітарної допомоги, евакуацію постраждалих, транспортування військових вантажів та забезпечення економічної стабільності країни. Цей сектор економіки у військових умовах зазнає суттєвих змін, пов'язаних із безпековими викликами, змінами в попиті й пропозиції, і пристосування до економічних реалій, що змінюються. Таким чином виникає потреба у вивченні особливостей та чинників, які знижують ефективність функціонування транспортного ринку.

Воєнні дії на території країни суттєво обмежили експортні можливості держави, цивільне авіасполучення було повністю зупинене з початком повномасштабного вторгнення, частково знищено інфраструктуру аеропортів та залізниць, постраждали складські приміщення, офіси логістичних компаній, а певні підприємства припинили діяльність або перенесли бізнес на інші, більш безпечні території. Руйнування або пошкодження транспортної інфраструктури викликає зупинку транспортних маршрутів, зменшує їх пропускну спроможність та ускладнює перевезення, що призводить до значних фінансово-економічних втрат.

Введення воєнного стану в нашій країні вплинуло на кон'юнктуру транспортних послуг: попит на пасажирські перевезення зменшився через масову евакуацію населення з небезпечних регіонів й пропозиція також скоротилася через окупацію українських територій та, відповідно, безпосередньої втрати майна транспортних підприємств. Так, у 2022 році майже на 52 відсотки скоротилися вантажні залізничні перевезення порівняно із 2021 роком [1]. По результатам роботи 2025 року обсяг вантажообігу зріс приблизно на 7 відсотків [2], але цього не достатньо для стабільної роботи транспортної інфраструктури. Водночас збільшився попит на вантажні перевезення для забезпечення військових потреб, перевезення гуманітарної допомоги, переорієнтації деяких товарів та сировинних ресурсів на залізничну інфраструктуру, та підтримки критично важливих секторів економіки. Але це, на жаль, не дало суттєвих позитивних результатів у відновленні обсягів вантажних перевезень.

Ще однією причиною зниження ефективності функціонування «Укрзалізниці» є постійне знищення росією залізничної інфраструктури. З лютого 2022 року до початку 2026 року ворог завдав понад 4700 ударів, пошкодивши близько 130 тисяч залізничних об'єктів, зокрема: колій, вокзалів та депо [3]. На початок 2026 року обстрілами знищено 300 локомотивів, 46 пасажирських вагонів міжміського сполучення та 42 вагони приміського сполучення, також пошкоджено 200 вагонів та поїзд Інтерсіті, які чекають на ремонт [4]. І, на жаль, кількість ворожих обстрілів останнім часом інтенсифікується та змінюється тактика подібних ударів – збільшуються обстріли по рухомому складу, що компенсувати

значно складніше. Втрата рухомого складу сьогодні, в умовах катастрофічного старіння парку вагонів, з яких більш ніж 50 відсотків експлуатується поза межами строку служби, встановленого заводом-виробником [5], сьогодні суттєво зменшує саму пропускну спроможність залізниці, яку швидко відремонтувати не можна, як, наприклад, колії або електричну мережу.

Все вище зазначене, з одного боку, формує ряд певних обмежень і проблем у діяльності вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом, а з іншого боку, призводить до необхідності адаптації системи управління транспортом до кризових умов, розвитку альтернативних маршрутів, оптимізації витрат та залучення міжнародної підтримки.

Аналіз особливостей функціонування ринку транспортних послуг в умовах воєнного стану дозволяє не тільки встановити основні проблеми й виклики, але й виробити рекомендації щодо забезпечення стійкості даного ринку, його ефективності та відновлення після закінчення військових дій.

[1] «Укрзалізниця» перевезла більше 150 млн тон вантажів за підсумками 2022 року. URL: https://cfts.org.ua/news/2023/01/10/ukrzaliznitsya_perevezla_bilshe_150 mln_tonn_vantazhiv_za_pidsumkami_2022_roku_73295 (дата звернення: 27.05.2026).

[2] Муравський А. Вантажні перевезення "Укрзалізниці" за рік знизилися на 8%. URL: <https://pravda.com.ua/biznes/vantazhni-perevezennya-ukrzaliznici-za-rik-znizilisya-na-8-817218/> (дата звернення: 27.05.2026).

[3] Критично важлива інфраструктура. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/logistika-v-ukrajini-pid-chas-viyni-vtrati-infrastrukturi-ta-klyuchovi-dosyagnennya-galuzi-50583526.html> (дата звернення: 27.05.2026).

[4] Гайдук І. Росія знищила десятки вагонів Укрзалізниці: чи вистачить усім квитків влітку. URL: https://24tv.ua/economy/kvitki-royizd-yak-ataki-zaliznitsyu-sprichinili-defitsit-vagoniv_n3072065 (дата звернення: 27.05.2026).

[5] Криза рухомого складу: стан, структура та вік парку вантажних вагонів на залізницях України. URL: <https://traffic.od.ua/news/railua/1271116> (дата звернення: 27.05.2026).

УДК 656.2:656.073:658.7

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦІ ТА ВАНТАЖНИХ ТЕРМІНАЛІВ

MODERN APPROACHES TO ENSURING RAILWAY AND FREIGHT TERMINAL INTEROPERABILITY

Д. Ю. Ляпін, канд. техн. наук Т. В. Головко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D. Yu. Lyapin, T. V. Golovko, PhD (Tech.)
Ukrainian State Univesity of Railway Transport (Kharkiv)

Євроінтеграційний курс України надає залізничній галузі нового стратегічного виміру, особливо у часи воєнного стану. Розширення мережі

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.