

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).

інтермодальних коридорів і скороченню часу проходження вантажів через кордон [3].

У післявоєнний період розвиток інтермодальних транспортних коридорів повинен стати одним із ключових напрямів модернізації транспортної системи України. Реалізація інфраструктурних проєктів у межах мережі TEN-T сприятиме підвищенню якості транспортних послуг, збільшенню обсягів міжнародних перевезень та посиленню інтеграції України до європейського економічного простору. Тому розвиток інтермодальних транспортних коридорів є важливою передумовою інтеграції України до європейської транспортної мережі TEN-T. Модернізація інфраструктури, розвиток контейнерних перевезень, цифровізація логістичних процесів та удосконалення прикордонної інфраструктури сприятимуть підвищенню ефективності транспортної системи та забезпечать подальший розвиток міжнародних транспортних зв'язків України.

[1] Ivanov I., Dolgui A. Supply Chain Resilience and the COVID-19 Pandemic / International Journal of Production Research. 2021. Vol. 59, No. 12. P. 3535–3553.

[2] Куценко Д. О., Сухолиткий Ю. В., Шандер О. Е., Сіконенко Г. М., Малахова О. А. Сучасні виклики та напрями розвитку системи залізничних вантажних перевезень у контексті інтеграції з ЄС/ Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2026. – Вип. 215. – С. 328-341.

[3] Пархоменко Л.О., Прохоров В.М., Калашнікова Т.Ю., Шандер О.Е. Розроблення СПІР для управління процесом формування контейнерних поїздів у рамках системи інтермодальних перевезень / Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті, 2023. – № 3. – С. 29-32.

УДК 656.61:339.5:355.02

КАПСЬКИЙ МАРШРУТ ЯК НАСЛІДОК ГЕОПОЛІТИЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ У СВІТОВОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

THE CAPE ROUTE AS A CONSEQUENCE OF GEOPOLITICAL INSTABILITY IN GLOBAL SHIPPING

О. Я. Тарара, канд. екон. наук Є. В. Срібна

Національний університет водного господарства та природокористування (м. Рівне)

O.Y. Tarara, E. V. Sribna, PhD (Econ.)

National University of Water and Environmental Engineering (Rivne)

У логістичних системах міжнародної торгівлі морський транспорт посідає лідируючу позицію, адже 80% обсягу світової торгівлі здійснюється саме морем [1]. Таким чином політична нестабільність у регіоні дотичному до важливих морських вузлів може спричинити катастрофічні наслідки для світового судноплавства, відповідно і для

світової торгівлі загалом. Подібну ситуація спостерігається в акваторії Червоного моря, а саме у Суецькому каналі та Аденській затоці, та в Ормузькій протоці. Так, у 2024 році прослідковувалось зростання морської на 2,2%, а у 2025 цей показник впав до 0,5% [1; 2].

Напружена політична ситуація та збройні конфлікти на Близькому Сході, зокрема внутрішньодержавний конфлікт між Ізраїлем та ХАМАС, міждержавне протистояння Ізраїлю та Ірану, а також атаки хуситів у Червоному морі, змушують більшість торговельних компаній переорієнтовуватися на Капський маршрут (мис Доброї Надії) замість проходу через Суецький канал [3]. Станом на середину 2024 року транзитні перевезення через Суецький канал продовжили скорочуватися: тоннаж у Аденській затоці знизився на 76%, а транзит через сам канал □ на 70%. Водночас кількість суднозаходів до району мису Доброї Надії зросла на 89%, а переорієнтація на довші маршрути спричинила збільшення глобального попиту на тонно-милі приблизно на 3% [1]. У 2025 році тенденція збереглася: станом на травень 2025 року тоннаж через Суецький канал залишався на 70% нижчим за рівень 2023 року [2]. Темпи зростання тонно-милей у світі приблизно утричі перевищують динаміку зростання тоннажу (рис. 1). Безпекова ситуація, зростання цін на страхування суден, що проходять у Червоному морі та невизначеність щодо строків поставки змусила більшість контейнерних судноплавних ліній змінити маршрут в обхід мису Доброї Надії [3]. Така переорієнтація спричинила низку масштабних змін у світовому суднопластві.

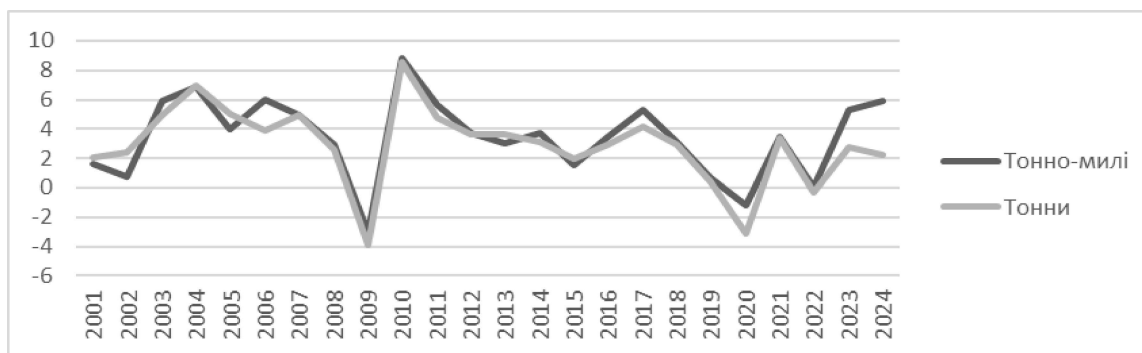


Рис. 1. Зростання морської торгівлі, тонни та тонно-милі, річна відсоткова зміна, 2001–2024 рр. [2]

По-перше, це суттєво збільшило тривалість рейсів, оскільки новий маршрут є довшим на декілька тисяч морських миль порівняно з проходом через Суецький канал. У результаті строки доставки зросли на 7–14 днів, що порушило стабільність глобальних ланцюгів постачання та ускладнило планування міжнародної торгівлі [3].

По-друге, подовження маршрутів і зростання операційних витрат, зокрема на паливе, екіпаж та страхування, призвели до підвищення вартості морських перевезень. Додатково скоротилася ефективна пропускна здатність світового флоту через більшу тривалість рейсів, що

спричинило зростання фрахтових ставок та їх волатильність на ключових маршрутах [2].

Зміна маршрутів у бік Капського шляху також вплинула на екологічні показники морського транспорту: збільшення відстаней перевезення підвищило споживання пального та викиди парникових газів. Таким чином, геополітична нестабільність посилила екологічне навантаження та ускладнила досягнення цілей декарбонізації [2].

Перерозподіл глобальних суднопотоків і зростання тривалості рейсів спричинили додаткове навантаження на порти, що стали новими транзитними вузлами, зокрема в Південній Африці та окремих логістичних хабах [3]. Так, у період грудень 2023 – березень 2024 середній час очікування в портах зріс на 23% до 6,4 години в розвинених країнах та на 7% до 10,9 години в країнах, що розвиваються [2].

Отже, військово-політична напруженість у ключових морських регіонах призвела до суттєвої трансформації глобальних судноплавних маршрутів і переорієнтації потоків через довші альтернативні шляхи. Це, у свою чергу, спричинило зростання витрат, часу доставки, екологічного навантаження та загальне зниження ефективності міжнародних морських перевезень.

[1] Review of Maritime Transport 2024. *UN Trade & development*. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>

[2] Review of Maritime Transport 2025. *UN Trade & development*. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>

[3] Why Container Shipping Routes Are Shifting from the Suez Canal to the Cape of Good Hope. *V&B container group*. URL: <https://www.vsnb.com/why-container-shipping-routes-are-shifting-suez-canal-cape-good-hope>

УДК 338.47:339.9.012

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ВІДНОВЛЕННІ ОБ'ЄКТІВ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

MECHANISMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE RESTORATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE FACILITIES IN UKRAINE

*докт. екон. наук І. В. Токмакова, канд. екон. наук М. В. Кондратюк
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*I. V. Tokmakova, D. Sc. (Econ.), M. V. Kondratiuk, PhD (Econ.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Для відновлення стабільного товарообігу, поглиблення інтеграції з ЄС та забезпечення ефективного функціонування розширеного доступу українських виробників до європейських ринків стратегічним пріоритетом державної політики має стати відновлення та модернізація міжнародної

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

С. М. Продащук, К. В. Кім Інтеграція національного та міжнародного регулювання перевезень наливних вантажів	98
В. М. Прохоров Застосування теорії супервізорного керування в архітектурі цифрових двійників сортувальних станцій	100
Г. П. Рекун Індикатори та інструменти забезпечення стійкості критичної транспортної інфраструктури	102
С. О. Семенов Тенденції розвитку транспортних вузлів у системі пасажирських перевезень	104
Ю. В. Сухолиткий, О. Е. Шандер Розвиток інтермодальних транспортних коридорів України в контексті інтеграції до європейської транспортної мережі TEN-T	106
О. Я. Тарара, Є. В. Срібна Капський маршрут як наслідок геополітичної нестабільності у світовому судноплаванні	108
І. В. Токмакова, М. В. Кондратюк Механізми державно-приватного партнерства у відновленні об'єктів міжнародної транспортної інфраструктури України	110
О. В. Фомін, О. В. Бурлуцький Оцінка несучої здатності багат шарових опорних конструкцій вантажних вагонів методами комп'ютерного моделювання	112
Д. Р. Харченко, В. Р. Борщ Дослідження механізмів розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури України на основі сценарного моделювання пріоритетного доступу	114
І. О. Хітров Розвиток автомобільної транспортної інфраструктури в умовах інтеграції до міжнародних транспортних систем	116
Н. Б. Чернецька-Білецька, І. О. Кириченко Організація роботи терміналів в Україні в воєнний час. Проблеми та виклики	119

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.