

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).

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

транспортної інфраструктури, у тому числі прикордонних переходів, залізничних коридорів, автомобільних магістралей, річкових портів і ключових логістичних хабів.

В умовах обмеженості бюджетних ресурсів та необхідності прискореного відновлення міжнародної транспортної інфраструктури державно-приватне партнерство постає як безальтернативний механізм залучення приватного капіталу, компетенцій та управлінської ефективності до реалізації стратегічних інфраструктурних проєктів.

З урахуванням специфіки об'єктів міжнародної транспортної інфраструктури, а також умов воєнного і повоєнного періоду, розвиток державно-приватного партнерства доцільно розглядати через застосування комбінованих фінансово-організаційних механізмів, що забезпечують розподіл ризиків, підвищення інвестиційної привабливості та залучення міжнародного капіталу [1].

Одним із ключових інструментів є концесійні моделі типу Build-Operate-Transfer або Build-Transfer-Operate, які передбачають участь приватного партнера у фінансуванні та будівництві інфраструктурних об'єктів із подальшим правом їх довгострокової експлуатації та передачею у державну власність. Вони є особливо ефективними для платних доріг, мостів, тунелів і прикордонної інфраструктури та сприяють залученню фінансування міжнародних інституцій.

Для об'єктів, що потребують насамперед підвищення ефективності управління без значних капітальних вкладень, слід застосовувати контракти на управління та технічне обслуговування, за якими приватний оператор забезпечує експлуатацію та покращення сервісів, тоді як власність залишається за державою.

Важливе значення мають також моделі змішаного фінансування, що поєднують гранти ЄС, пільгові кредити міжнародних фінансових організацій і приватний капітал, зокрема в межах CEF та Ukraine Facility, що дозволяє знижувати інвестиційні ризики та вартість проєктів.

Додатковим джерелом фінансування виступають інфраструктурні облігації з державною гарантією, орієнтовані на інституційних інвесторів, впровадження яких потребує розвитку фінансового ринку та підвищення кредитної надійності держави.

Удосконалення розвитку державно-приватного партнерства у сфері міжнародної транспортної інфраструктури потребує комплексного підходу, що поєднує законодавчі зміни, інституційну модернізацію та інтеграцію з міжнародними фінансовими механізмами.

Для залучення інвестицій у відбудову транспортної інфраструктури необхідно оперативно адаптувати національне законодавство до європейських директив. У післявоєнний період ключовим стимулом для приватного капіталу стане впровадження тимчасових гарантій мінімального доходу, що ефективно компенсує підвищені воєнні ризики. Разом із цим залучення міжнародних організацій до стандартизації контрактних моделей

державно-приватного партнерства забезпечить уніфікацію підходів та гарантуватиме інвесторам високу правову визначеність.

Створення спеціалізованого координаційного центру при профільному міністерстві забезпечить якісну методологічну підтримку, підготовку та супровід проєктів державно-приватного партнерства за міжнародними стандартами. Паралельно з цим інституційний розвиток сфери вимагає системного підвищення кваліфікації держслужбовців та впровадження максимальної прозорості на всіх етапах реалізації інвестиційних ініціатив.

Поглиблення інтеграції з фінансовими програмами ЄС та розширення співпраці з міжнародними фінансовими організаціями є стратегічно важливими передумовами забезпечення фінансування транспортних проєктів. Поряд з цим ключовою умовою залучення довгострокового приватного капіталу в інфраструктурний сектор залишається впровадження ефективних механізмів страхування політичних і воєнних ризиків, що сприятиме зниженню інвестиційної невизначеності та підвищенню інвестиційної привабливості галузі.

Отже, державно-приватне партнерство виступає стратегічним механізмом трансформації системи управління міжнародною транспортною інфраструктурою України, сприяючи підвищенню її ефективності, інвестиційної привабливості та інтеграції у європейський транспортний простір.

[1] Про державно-приватне партнерство : Закон України № 2404-VI від 01.07.2010 р. *Верховна Рада України : вебсайт*. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

УДК 629.463.001.63

### ОЦІНКА НЕСУЧОЇ ЗДАТНОСТІ БАГАТОШАРОВИХ ОПОРНИХ КОНСТРУКЦІЙ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ МЕТОДАМИ КОМП'ЮТЕРНОГО МОДЕЛЮВАННЯ

### ASSESSMENT OF THE LOAD-BEARING CAPACITY OF MULTI- LAYER SUPPORT STRUCTURES IN FREIGHT WAGONS USING COMPUTER MODELLING METHODS

*докт. техн. наук О. В. Фомін<sup>1</sup>, канд. техн. наук О. В. Бурлуцький<sup>2</sup>*

*<sup>1</sup>Національний транспортний університет (м. Київ)*

*<sup>2</sup>Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»  
(м. Харків)*

*O.V. Fomin<sup>1</sup>, D.Eng. (Tech.), O. V. Burlutskyi<sup>2</sup>, PhD (Tech.)*

*<sup>1</sup>National Transport University (Kyiv)*

*<sup>2</sup>National Technical University «Kharkiv Polytechnic Institute» (Kharkiv)*

У сучасному залізничному машинобудуванні підвищення надійності та довговічності вантажних вагонів є актуальним завданням, безпосередньо

## Зміст

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

---

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

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