

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).

- обмежена пропускна здатність прикордонних переходів. Пункти пропуску через державний кордон часто функціонують в умовах перевантаження, що спричиняє значні затримки транспортних засобів, збільшення часу доставки вантажів та зниження надійності міжнародних перевезень. До основних причин належать недостатня кількість смуг руху, застаріла інфраструктура, тривалі процедури контролю та недостатній рівень координації між суміжними державами. Це негативно впливає на транзитний потенціал країни та її інтеграцію до міжнародних транспортних коридорів.

Таким чином, розвиток автомобільної транспортної інфраструктури є необхідною умовою підвищення конкурентоспроможності національної економіки та забезпечення ефективної інтеграції до міжнародного транспортного простору. Пріоритетними напрямками є модернізація дорожньої мережі, розвиток прикордонної інфраструктури та впровадження інноваційних технологій управління транспортними потоками.

[1] Кабінет Міністрів України. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : постанова від 27 груд. 2024 р. № 1550. Київ, 2024. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>.

[2] UN Decade of Sustainable Transport 2026-2035. United Nations : веб-сайт. URL: <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035>.

[3] Шиба О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу [Текст]: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. Львів, 2017. 201 с.

[4] Чайка-Петегрич Л. Б. Мультиmodalьні та інтерmodalьні вантажоперевезення в системі міжнародної транспортної логістики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету* 2020. Вип. 33, Ч. 2, С.114-117. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-33-41>.

УДК 656.073:355

ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТЕРМІНАЛІВ В УКРАЇНІ В ВОЄННИЙ ЧАС. ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ

ORGANIZATION OF TERMINAL OPERATIONS IN UKRAINE DURING WARTIME. PROBLEMS AND CHALLENGES

докт. техн. наук Н. Б. Чернецька-Білецька,

докт. техн. наук І. О. Кириченко

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля (м. Київ)

N. B. Chernetska-Biletska, D. Sc. (Tech.), I.O. Kyrychenko, D. Sc. (Tech.)

Volodymyr Dahl East Ukrainian National University (Kyiv)

Організація роботи транспортних терміналів України у воєнний час супроводжується значними викликами. До основних проблем можна

віднести: постійні обстріли, які приводять до руйнування інфраструктури, перевантаження логістичних вузлів, дефіцит кваліфікованих кадрів, енергетичні труднощі, безпекові ризики, складність митних процедур.

У сучасних умовах транспортна система України виконує надзвичайно важливу роль у забезпеченні економічної стабільності держави [1], функціонуванні міжнародної торгівлі, перевезенні гуманітарних вантажів та підтримці обороноздатності країни. Особливе значення в цих процесах мають транспортні термінали, які забезпечують приймання, обробку, тимчасове зберігання та відправлення вантажів різними видами транспорту.

Через воєнні дії значна частина вантажопотоків була перенесена з морських портів на автомобільні та залізничні термінали. Це призвело до перевантаження прикордонної інфраструктури та збільшення часу очікування вантажів. У 2025 році автомобільний транспорт перевіз понад 125 млн тон вантажів, залишаючись одним із ключових видів перевезень у воєнний час.

Транспортний термінал є важливим елементом логістичної системи, який забезпечує взаємодію між різними видами транспорту, перевантаження вантажів, митний контроль, оформлення документації та тимчасове зберігання товарів [2]. У воєнний час значення терміналів значно зростає, оскільки саме через них проходять гуманітарна допомога, військові вантажі, паливо, продовольство та продукція для експорту.

Однією з найбільших проблем у роботі терміналів під час війни стало руйнування транспортної інфраструктури. Внаслідок ракетних ударів та бойових дій були пошкоджені автомобільні шляхи, залізничні вузли, склади, портові комплекси та енергетичні об'єкти. Це суттєво ускладнило логістичні процеси та змусило операторів терміналів швидко адаптуватися до нових умов.

Серйозним викликом стало перевантаження автомобільних терміналів на західному кордоні України. Через обмеження роботи морських портів значна частина експорту була переорієнтована на автомобільний та залізничний транспорт. У результаті на прикордонних терміналах виникли багатокілометрові черги вантажівок, збільшився час очікування та зросли витрати перевізників.

Додатковою проблемою є нестача складських площ та сучасної логістичної інфраструктури. Частина складських приміщень була втрачена через бойові дії або залишилася на тимчасово окупованих територіях. Це створило дефіцит потужностей для зберігання товарів, особливо у західних регіонах України, де спостерігається найбільша концентрація вантажопотоків.

Важливим фактором, який впливає на роботу терміналів, є перебої з електропостачанням. Унаслідок атак на енергетичну інфраструктуру

виникають проблеми з роботою електронних систем управління, освітлення, холодильного обладнання та автоматизованих комплексів обробки вантажів. Для забезпечення безперервної роботи багато терміналів були змушені використовувати генератори та резервні джерела живлення.

Дуже складна і кадрова проблема. Частина працівників транспортної галузі була мобілізована до Збройних Сил України, багато громадян виїхали за кордон. Це призвело до дефіциту водіїв, операторів навантажувальної техніки, логістів та фахівців із митного оформлення. Через нестачу персоналу збільшується навантаження на працівників, що негативно впливає на ефективність роботи терміналів.

Великою проблемою є і безпекові ризики. У воєнний час транспортні термінали можуть бути потенційними цілями для ракетних ударів, диверсій. Тому адміністрації терміналів змушені впроваджувати додаткові заходи безпеки, організовувати укриття для персоналу, обмежувати доступ до окремих зон та посилювати охорону об'єктів.

Суттєвий вплив на організацію роботи терміналів мають і митні процедури. В умовах збільшення обсягів міжнародних перевезень митні органи працюють у режимі підвищеного навантаження. Незважаючи на поступове впровадження електронних сервісів, на практиці є багато затримок з оформлення документів, бюрократичні труднощі та проблеми координації між різними державними структурами.

Водночас воєнний стан став поштовхом для розвитку нових логістичних рішень. В Україні розвиваються мультимодальні перевезення, створюються нові логістичні центри, розширюються потужності прикордонних терміналів та впроваджуються цифрові технології управління вантажопотоками. Значна увага приділяється автоматизації процесів, електронному документообігу та системам відстеження вантажів у режимі реального часу.

Попри всі ці труднощі транспортно-логістична система України продовжує функціонувати та адаптуватися до нових умов. Для підвищення ефективності роботи терміналів необхідно здійснювати модернізацію інфраструктури, розвивати цифрові технології, посилювати міжнародну співпрацю та вдосконалювати систему безпеки об'єктів транспортної галузі. Подальший розвиток транспортних терміналів має важливе значення для економічної стійкості України, забезпечення міжнародної торгівлі та післявоєнного відновлення держави.

[1] Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 №232/94-ВР.

[2] Неруш Ю. М., Н.Т.Гринів, С.Л. Литвиненко та ін. Транспортна логістика. – Київ: Кондор, 2020. – 216 с.

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.