

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).

тертя гідроприводу механізму завантаження ТПВ у сміттєвоз // Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика: матеріали 21-ї науково-практичної міжнародної конференції, 5-6 червня 2025 р. – Харків: УкрДУЗТ, 2025. – С. 98-100.

[13] Bereziuk O.V., Savulyak V.I., Kharzhevskiy V.O., Ivanov S.Cv., Yavorskiy V.Ye. Analytical study of a hydraulic drive model for a municipal waste container overturning mechanism in a garbage truck considering the wear of friction pairs // Problems of Tribology. – 2025. – No. 30(3/117). – P. 30-49.

[14] Bereziuk O.V., Savulyak V.I., Kharzhevskiy V.O., Ivanov S. Cv., Yavorskiy V.Ye. Improved algorithm for engineering calculations of the parameters of a container tipping mechanism in a garbage truck taking into account the wear of friction pairs // Problems of Tribology. – 2026. – No. 31(1/119). – P. 62-71.

УДК 339.9:656(477)

НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ КАПІТАЛ У ГЛОБАЛЬНИХ МЕРЕЖАХ СТВОРЕННЯ ВАРТОСТІ

NATIONAL LOGISTICS CAPITAL IN GLOBAL VALUE NETWORKS

докт. екон. наук В. П. Яновська^{1,2}

¹*Національний транспортний університет (м. Київ)*

²*SGH Warsaw School of Economics (м. Варшава)*

V. Yanovska^{1,2}, D. Sc. (Econ.)

¹*National Transport University (Kyiv)*

²*SGH Warsaw School of Economics (Warsaw)*

Трансформація архітектури світової економіки супроводжується фундаментальним макроекономічним зсувом та прискореною перебудовою трансконтинентальних логістичних маршрутів під впливом геополітичних конфліктів, регіоналізації міжнародної торгівлі та безпекових викликів. За цих умов доцільно переосмислити роль національної транспортної системи, відійшовши від традиційної моделі транзитної території. Стратегічний імператив вимагає переходу до парадигми спільної вигоди та генерування доданої вартості всередині країни за рахунок локалізації переробки вантажів, розбудови сухих портів та створення інноваційних зон вільної торгівлі. Особливої актуальності зазначені процеси набувають у контексті європейської інтеграції та включення України як асоційованої країни до Ініціативи Трьох морів (3SI) [1]. Залучення вітчизняного потенціалу дозволяє логістично продовжити на схід такі глобальні коридори, як Транскаспійський міжнародний маршрут (TITR) [2] та Економічний коридор Індія – Близький Схід – Європа (IMEC) [3], забезпечуючи швидкий сухопутний розподіл азійських вантажопотоків від Адріатики та Чорного моря до Центрально-Східної Європи.

Реалізація цієї стратегії пов'язана з подоланням критичних розривів у базових секторах [4]. У секторі наземного транспорту, який традиційно забезпечує близько 5% ВВП країни, сукупні військові збитки досягли 37

млрд дол. США. Поточна структура модального розподілу відображає пріоритет залізничного транспорту, який виконує 51% обсягів вантажних перевезень та 70% загального вантажообігу. Переорієнтація торговельних потоків у західному напрямку оголила шість фундаментальних бар'єрів. Стан активів (94% локомотивного парку АТ «Укрзалізниця» мають термін експлуатації понад 25 р.) та асиметрія ширини колії (1520 мм проти європейських 1435 мм) обмежує пропускну здатність кордонів до 6 поїздів на добу. Ситуація ускладнюється низьким рівнем контейнеризації вантажів, що становить 1% порівняно з 45% у країнах ЄС, тривалими простоями автотранспорту на прикордонних переходах та кадровим дефіцитом, який оцінюється на рівні 20–30% персоналу залізниці та понад 30 тис. водіїв.

Аналогічні обмеження фіксуються в секторах авіаційного та водного транспорту. Прямі збитки авіаційної інфраструктури становлять 2,04 млрд дол. США. Головними викликами є ризик втрати сертифікації фахівців (потреба перекваліфікації понад 50 тис. осіб) та європейські екологічні регламенти, які зобов'язують використовувати екологічне авіапаливо. У секторі водного транспорту воєнні втрати досягли 1 млрд дол. США. Попри шестикратне зростання обсягів перевезень через Дунайський портовий кластер (до 23 млн тонн на рік), його пропускну спроможність лімітована десинхронізацією з припортовими залізничними шляхами, високим зносом гідротехнічних споруд та віком технічного флоту, що у середньому перевищує 36 р. Додатковий фінансовий тиск на флот чинять вимоги ЄС щодо декарбонізації та транскордонні екологічні податки.

Практичне усунення виявлених деструктивних чинників та інтеграція України до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) передбачає здійснення чотирьох інфраструктурних кроків. Довгостроковим стратегічним завданням є ліквідація технологічних асиметрій, у т.ч. шляхом розбудови суміщеної або європейської колії стандарту 1435 мм на критичних залізничних напрямках до опорних вузлів. У короткостроковій перспективі – контейнеризація та контрейлеризація потоків генеральних вантажів, що підвищить маржинальність транспортної роботи, масштабування мережі внутрішніх інтермодальних терміналів (сухих портів) поблизу ключових транспортних вузлів для консолідації євразійських вантажів, комплексний розвиток портових кластерів через модернізацію причальних стін, капітальний ремонт шлюзів, проведення днопоглиблювальних робіт та розширення колійного розвитку припортових станцій.

Спільні інфраструктурні проекти пропонується скоординувати за чотирма системними векторами. Перший вектор охоплює цифрову логістику, що передбачає перехід на безпаперові технології та інтеграцію процедур спільного митного контролю з країнами ЄС. Другий вектор

цивільно-військової мобільності передбачає впровадження стандартів подвійного призначення під час модернізації доріг, залізничних станцій та штучних споруд. Третій вектор – формування зелених коридорів через декарбонізацію флоту та оновлення парку транспортних засобів під регуляторні нормативи. Четвертий вектор передбачає створення надійного безпекового щита для логістичних вузлів та виробничо-промислового комплексу з використанням засобів протиповітряної оборони. Синхронізація цих кроків із нормативними положеннями дозволить мінімізувати страхові ризики для міжнародних перевізників і приватного капіталу. Узгоджена реалізація зазначених управлінських та інвестиційних рішень забезпечить стійкість торговельних коридорів і дозволить національній транспортній системі інтегруватися у глобальні ланцюги створення вартості на правах високомаржинального та надійного партнера.

[1] Regional Potential. Three Seas Initiative Investment Fund. <https://3siif.eu/potential>

[2] Trans-Caspian International Transport Route. Middle Corridor. <https://middlecorridor.com/en/>

[3] Trieste Summit Newsletter – IMBF 2025 Special issue. Trieste Summit, 2026. <https://triestesummit.org/indo-mediterranean-business-forum/imbf-2025/>

[4] CIG4U Sectoral Policy Pathways Repository. International Transport Forum, 2026. <https://www.itf-oecd.org/repository/cig4u-sectoral-policy-pathways-repository>

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

І. В. Чорнобровка, Б. Б. Остапюк Підвищення конкурентних позицій залізничного транспорту України в контексті європейської інтеграції	122
Ю. О. Чугуєв Формування конкурентних переваг транспортних підприємств шляхом адаптації до трансформацій ринку	124
Г. І. Шелехань Методологія пріоритизації відновлення пошкоджених об'єктів залізничної інфраструктури України в умовах воєнного стану	126
Ю. В. Шульдінер, Г. С. Пащенко Українські залізниці в умовах війни: виклики та перспективи розвитку	128
В. Є. Яворський, О. В. Березюк Особливості врахування зносу пар тертя при моделюванні динаміки гідروприводу механізму завантаження ТПВ у сміттєвоз	130
В. П. Яновська Національний логістичний капітал у глобальних мережах створення вартості	132

Секція «Логістичні технології на підприємствах транспорту і промисловості»

D. V. Kudriashov Adaptive management of construction material freight flows in the railway transportation system	135
А. І. Аболонін, Д. В. Ломотько Розміщення перевантажувальних терміналів як чинник мінімізації ризиків при мультимодальних перевезеннях небезпечних вантажів	137
Г. В. Банзак, О. В. Банзак Процес технічного обслуговування з адаптивною зміною періодичності контролю складних об'єктів спеціального призначення автомобільної техніки	139
І. В. Берестов, А. В. Колісник Сучасні логістичні підходи до цифровізації транспортно-логістичних хабів	141

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.