

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).

технічний стан автомобілів також сприяє зниженню витрат на аварійні ремонти, підвищує безпеку перевезень і продовжує термін служби рухомого складу.

Не менш важливим є економічний аспект управління автотранспортним господарством. Ефективність роботи підприємства значною мірою залежить від структури його витрат. Найбільшу частку серед них зазвичай займають витрати на паливно-мастильні матеріали, амортизацію транспортних засобів, шини, ремонт і заробітну плату водіїв та технічного персоналу. Рациональна організація транспортного процесу дозволяє суттєво знизити ці витрати. Зокрема, оптимізація маршрутів допомагає скоротити холості пробіги, уникнути зайвих витрат пального та зменшити зношування автомобілів. Рациональне завантаження транспортних засобів і правильний розподіл рейсів між ними також позитивно впливають на собівартість перевезень.

[1] Музикін М. І., Нестеренко Г. І., Герасюта К. А. Інтегровані системи моніторингу та управління рухом автомобільного транспорту. *Інтелектуальні транспортні технології: тези доповідей 3-ьої Міжнародної науково-технічної конференції*. Харків : УкрДУЗТ, 2022. С.47-49.

[2] Музикін М. І., Маковська В. С. Управління вантажними перевезеннями на автомобільному транспорті в умовах воєнного стану *Економіко-правові, управлінсько-технологічні та соціально-психологічні виміри сьогодення : молодіжний погляд : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції* : у 2 т. Т. 2. Дніпро : УМСФ, 2025. С. 308-310.

УДК 658

ІНФОРМАЦІЙНО-ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В УПРАВЛІННІ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВ

INFORMATION AND LOGISTICS SYSTEMS IN SUPPLY CHAIN MANAGEMENT OF MODERN ENTERPRISES

канд. екон. наук А. О. Близнюк

Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)

A. O. Blyzniuk, PhD in Economics

Kharkiv National Automobile and Highway University

Невід'ємною частиною управління процесами на сучасному підприємстві є логістична діяльність і управління ланцюгами поставок, зневага якими в умовах сучасної економіки веде до зниження його конкурентоспроможності. Фахівці стверджують, що управління ланцюгами постачання стає настільки необхідним для підприємств, що конкуренція переміщується у сферу конкуренції між ланцюгами постачання. Логістичне управління значною мірою впливає на стан фінансово-економічного та

правового забезпечення в умовах ринкової економіки.

Втілення прогресивної концепції логістики під управлінням організацією тягне у себе зміни у її інформаційній системі.

Мета інформаційно-логістичної системи – управління логістичними процесами, необхідною вимогою до її функціонування є відсутність розриву між перебігом логістичного процесу та його відображенням в інформаційній системі. Інакше кажучи, інформаційно-логістична система має працювати у режимі реального часу, оскільки у разі забезпечується максимізація ефективності процесу управління. Відповідно, перед останньою ставляться нові завдання:

- забезпечення оптимального руху та використання матеріальних, енергетичних, трудових та фінансових ресурсів;
- створення ефективної інтегрованої системи регулювання та контролю потоків ресурсів;
- формування мінімальних виробничих запасів та максимальне скорочення часу зберігання та транспортування вантажів;
- забезпечення високої гнучкості виробництва та скорочення тривалості логістичного циклу виконання замовлень.

Певні напрями вдосконалення процесів управління вимагають розробки конкретних методів та засобів їх реалізації на основі докорінного покращення традиційної інформаційної системи підприємства відповідно до вимог логістичної концепції управління.

Якщо підприємство використовує систему планування корпоративних ресурсів (Enterprise Resource Planning – ERP) та позбулося неефективних внутрішніх операцій, наступним кроком має стати створення та впровадження логістичної інформаційної системи на основі використання системи управління логістичними ланцюжками (Supply Chain Management – SCM), що передбачає планування та координацію постачання, транспортування та складування товарів.

Логістична інформаційна система – інформаційна система, що інтегрує всі функції логістики, що забезпечує їх інформаційну підтримку та управління ними. Головною особливістю даної системи є зведення в єдиному інформаційному просторі трьох основних складових потоку товароруху: постачання, виробництва та розподілу. Результати розгляду програмної реалізації цього підходу свідчать, що розробники програмних засобів перебувають у початковій стадії формування систем такого роду.

Для логістичної системи головною метою реінжинірингу є прискорення реагування управління логістичними процесами підприємства зміни вимог споживачів при великому зменшенні всіх видів витрат логістичного характеру. Загальна схема реінжинірингу бізнес-процесів виглядає таким чином:

- розробляється модель бізнес-процесів як є, тобто модель існуючих на

даному підприємстві процесів, а також прописується їх технологія;

- на основі проведеного аналізу даної моделі складається модель нових процесів (як має бути) з розробкою нових технологій;

- модель разом із технологіями нових процесів зазнають ретельного аналізу на відповідність основним вимогам бізнес-системи, під час якого розраховуються можливі економічні вигоди;

- модель нових процесів впроваджують у практику діяльності підприємства (за умови отримання позитивних результатів аналізу).

Ефективність проведення реінжинірингу логістичних бізнес-процесів ґрунтується на розрахунку показника економії фінансових коштів, отриманих у результаті оптимізації логістичних бізнес-процесів.

Таким чином, сукупність послідовно виконуваних видів функціональних видів логістик, що формують безперервний, синхронний потік, рух якого відбувається без затримок, збоїв, затоварювання і забезпечує надходження готової продукції в потрібній кількості та необхідної якості, у потрібний час, з мінімальними витратами ресурсів, можна вважати підсистемою логістичної системи – об'єктом управління.

УДК 656.073

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК КЛЮЧОВИЙ ЕЛЕМЕНТ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ДЕРЖАВИ

RAIL TRANSPORT AS A KEY COMPONENT OF THE NATIONAL LOGISTICS SYSTEM

канд. техн. наук Г. Є. Богомазова

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

H. Bohomazova, PhD (Tech.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Залізничний транспорт є одним із основних елементів транспортно-логістичної системи держави, що забезпечує ефективне функціонування економіки, безперервність виробничих процесів і територіальну цілісність господарського простору. Його значення зумовлене здатністю здійснювати масові перевезення вантажів і пасажирів на великі відстані з відносно низькими витратами та високою регулярністю. Транспорт загалом забезпечує переміщення ресурсів між виробниками і споживачами, створюючи умови для ритмічної роботи промисловості та сільського господарства. Значна роль залізничного транспорту обумовлена його перевагами перед іншими видами транспорту: цілорічне і цілодобове

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

Я. А. Беляєв, Д. В. Ломотько Впровадження цифрових двійників у логістичні ланцюги транспортування зернових вантажів залізницями	142
С. І. Бібік, Т. Гаркуша Управління автотранспортним підприємством в сучасних умовах	144
А. О. Близнюк Інформаційно-логістичні системи в управлінні ланцюгами постачання сучасних підприємств	146
Г. Є. Богомазова Залізничний транспорт як ключовий елемент логістичної системи держави	148
М. Є. Бондарчук Логістика останньої милі для електронної торгівлі	150
Т. В. Бутько, Л. О. Пархоменко, А. В. Іванчо, М. В. Іванчо Ризик-орієнтовані технології як інструмент управління пропускнуою спроможністю залізничної транспортної системи	152
Я. І. Величко, М. Ю. Попенко Підвищення рівня логістичного сервісу підприємства в умовах воєнного стану в Україні	154
А. В. Гмирянський, О.-М. С. Микитась Аналіз ефективності технології просування контейнерних поїздів на залізничній мережі	156
Н. В. Гриценко Сучасні виклики цифровізації у функціонуванні транспортно-логістичних систем	158
А. А. Дулепов, В. В. Карпенко, Д. А. Дмитренко Результати випробувань накладок стикових та прокладок торцевих ізолювальних із високоміцного поліаміду ПА6 для залізничної рейки Р65	160
В. Г. Загорянський Підхід до проектування транспортно-технологічних систем автоматизованим методом розв'язання транспортної задачі відкритого типу	162

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.