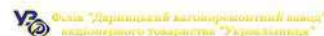


Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту



# 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).

УДК 656.225

**ЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ГІРНИЧО-МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ З ПЕРЕВІЗНИКАМИ**

**LOGISTICS ASPECTS OF THE INTERACTION OF THE MINING AND METALLURGICAL COMPLEX OF UKRAINE WITH CARRIERS**

*канд. техн. наук В. М. Запара, А. В. Середін*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. M. Zapara, PhD (Tech.), A. V. Seredin*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Гірничо-металургійний комплекс (ГМК) України – потужний виробничий сектор економіки держави. В 2025 році він забезпечив 15,2 % валютних надходжень від загального експорту України [1]. Традиційно Україна залишається одним із найбільших світових експортерів чавуну та залізної руди, ГМК України дедалі більше інтегрується в європейську металургійну промисловість (частка ЄС в експорті української сталі зросла з 66% у 2024 році до 79% у 2025 році) [1]. Втрати ГМК України продовжують зростати через триваючу війну, але сектор залишається стійким, адаптуючись до змін.

Важливість логістики для ГМК у поточних умовах полягає в тому, що від відкритості ключових маршрутів залежить виробнича активність підприємств. Крім того, логістика наразі є однією з найбільших складових у ціні готової продукції і підприємства ГМК вишуковують можливості оптимізації логістичних витрат і маршрутів. Після початку роботи морського коридору в серпні 2023 року, завдяки якому компанії галузі змогли істотно наростити експорт і виробництво, логістичні підходи та маршрути змінилися незначно. До основних поточних тенденцій в логістиці компаній ГМК відноситься:

- швидка перебудова маршрутів, адаптивність логістики (після запуску коридору залізниця зіткнулася з багаторазовим збільшенням відвантажень у порти «Великої Одеси», а дунайські порти втратили більшу частину вантажів);

- негнучкість тарифної політики державних монополій (наприклад, досі держава жодних рішень щодо підтримки дунайських портів не ухвалила);

- оптимізація витрат (компанії ГМК постійно проводять оцінки економічної ефективності маршрутів);

- зростання впливу непередбачуваних факторів (блокаду західних переходів, ракетно-дронові атаки проти суден у Червоному морі);

- зростання використання інтер- та мультимодальних перевезень

(нестабільність логістичних маршрутів і оптимізація витрат змушує шукати “складні” варіанти експорту продукції з комбінацією різних видів транспорту) тощо.

На початку повномасштабної агресії стався логістичний колапс. У тих умовах компанії ГМК були змушені кардинально перебудувувати експортні маршрути з «Великої Одеси» до портів Польщі та Румунії, а також на дунайські порти, залізницю і частково автотранспорт. Це призвело до подовження маршрутів і термінів поставок, а також до збільшення вартості логістики в середньому в 3-4 рази. З того часу логістичні витрати знизилися, але все одно зберігаються на високому рівні. Розглянемо детальніше взаємодію ГМК з основними перевізниками.

*Взаємодія з АТ «Укрзалізниця».* Нинішнє зниження рівня економічної активності в країні призвело до скорочення обсягу залізничних вантажоперевезень практично вдвічі (з 314 у 2021 році до 161 млн т у 2025 році). Головною проблемою для вантажовідправників є постійне зростання вартості залізничної логістики, в першу чергу для масових вантажів – вугілля, залізної руди тощо. Наразі через високі тарифи на логістику вже зупинили роботу багато підприємств, зокрема Інгулецький ГЗК.

Залізнична логістика істотно обмежена пропускнуою спроможністю західних переходів. Цей показник фактично перебуває в діапазоні 2,6...2,9 млн т на місяць [2]. Раніше вантажі на кордоні стояли тижнями, наразі – у середньому термін перетину кордону не перевищує 7 днів.

*Морський експорт.* Через порти прямує більше половини експортної продукції ГМК, особливо залізної руди. Підприємства галузі, які на початку війни перевели свої експортні відправлення в порти Польщі та Румунії, продовжують їх використовувати в окремих випадках. Експортери ГМК стикаються з пріоритетом на користь агропродукції під час перевезень залізницею в напрямку портів. Також існують фізичні обмеження пропускнуої спроможності – АТ «Укрзалізниця» може підвести на добу лише 49 поїздів (приблизно 2800 вагонів) у морські порти [2]. Це в кілька разів менше, ніж порти «Великої Одеси» можуть обробити.

*Автотранспорт.* ГМК використовує його для доставки вантажів клієнтам у Європі, розглядаються варіанти контрейлерних перевезень або перевантаження товару на кордоні із залізничних вагонів на автотранспорт. Головними проблемами автотранспорту є періодичні ризики відновлення блокади прикордонних переходів, брак українських водіїв і негнучкість європейських транспортних компаній.

[1] Україна в 2025 році скоротила експорт залізної руди на 8% р./р. URL: <https://gmk.center/ua/news/ukraine-v-2025-roci-skorotila-eksport-zaliznoi-rudi-na-8-r-r/> (дата звернення 19.05.2026).

[2] Перевезення продукції ГМК залізницею скоротилися на 14,7% за перший квартал. URL: <https://www.railinsider.com.ua/perevezennya-produkciyi-gmk-zaliznyczyeu-skorotylysysya-na-147-za-pershyj-kvartal/> (дата звернення 19.05.2026).

## 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>В. Г. Загорянський, А. А. Тесленко</b> Розробка програмного комплексу для моделювання і розв'язання транспортно-логістичних задач	164
<b>В. Г. Загорянський</b> Проблеми підвищення якості автотранспортних послуг в умовах зростання рівня автомобілізації	166
<b>О. М. Загурський</b> Класифікація методів підвищення надійності ланцюгів постачань	168
<b>В. М. Запара, А. В. Середін</b> Логістичні аспекти взаємодії гірничо-металургійного комплексу України з перевізниками	170
<b>Я. В. Запара, Р. І. Боровець</b> Інноваційні технології забезпечення збереженості вантажів	172
<b>Я. В. Запара, Б. В. Камінський</b> Функціонування залізничного вузла як комплексної логістичної системи	174
<b>І. О. Кириченко</b> Митний контроль на автотранспортних терміналах. Проблеми та варіанти покращення діяльності	175
<b>С. О. Ключев, С. О. Гордієнко</b> Удосконалення технології роботи прикордонної залізничної логістики України	178
<b>А. О. Ковальов, Ю. В. Прохоренко</b> Технології інтелектуального моніторингу та предиктивного обслуговування залізничної інфраструктури	180
<b>Д. С. Козодой</b> Професійні ризики працівників галузі транспортної логістики в сучасних умовах	182
<b>О. М. Костенніков, В. О. Мирошниченко, І. Ю. Желєнков</b> Підвищення ефективності місцевої роботи на залізничних дільницях на основі удосконалення процесів подачі та забирання вагонів	184

**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.