

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).

за принципом «єдиного вікна» дозволяє усунути прості вагонів і локомотивів в очікуванні операцій, прискорити обробку замовлень вантажовідправників та підвищити якість прийняття диспетчерських рішень.

Реалізація запропонованих рішень забезпечує системний ефект для транспортної мережі:

- знижуються експлуатаційні витрати перевізника за рахунок зменшення локомотиво-годин простою та оптимізації логістичного керування ресурсами;

- зменшується капіталомісткість перевезень, що дозволяє успішно освоювати перспективні обсяги вантажопотоків наявним (обмеженим) парком локомотивів;

- створюються передумови для інтеграції залізничної системи України до європейського транспортного простору завдяки переходу на цифрові стандарти координації руху та електронного документообігу.

[1] Dulebenets M. A. A delayed start parallel evolutionary algorithm for truck scheduling at a cross-docking terminal with service time uncertainty. *International Journal of Production Economics*. 2019. Vol. 212. P. 236–258.

[2] Прохорченко А. В. Оптимізація перевізного процесу на залізничних полігонах на основі інтелектуальних технологій. *Залізничний транспорт України*. 2015. № 3. С. 12–19.

[3] Ломотько Д. В., Янчар Н. Ю. Перспективи підвищення ефективності використання локомотивного парку в регіональних залізничних вузлах. *Збірник наукових праць УкрДУЗТ*. 2026. Вип. 215. С. 45–53.

УДК 624.012.4:699.812

### ВИКОРИСТАННЯ АУТСОРСИНГУ В ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ

#### USE OF OUTSOURCING IN LOGISTICS PROCESSES

**М. П. Марченко, д-р філос. В. В. Макарець**

*ВП НУБіП України «Ніжинський агротехнічний інститут» (м. Ніжин)*

**M. P. Marchenko, V. V. Makarets, PhD**

*Nizhyn Agrotechnical Institute, Branch of the National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine (Nizhyn)*

У сучасних умовах глобалізації ринків та зростання конкуренції підприємства транспортної галузі змушені шукати шляхи оптимізації операційних витрат при одночасному підвищенні якості сервісу. Одним із найбільш ефективних інструментів досягнення цих цілей є логістичний аутсорсинг – стратегічне рішення щодо передачі частини функцій з управління матеріальними потоками зовнішнім спеціалізованим організаціям [1].

Розвиток ринку призвів до формування класифікації логістичних провайдерів за рівнем інтеграції в бізнес-процеси замовника:

1. 1PL – автономна логістика, де вантажовласник самостійно виконує всі операції.

2. 2PL – аутсорсинг окремих технічних послуг (транспортування або оренда складу).

3. 3PL – комплексний підхід, що включає не лише перевезення та зберігання, а й додаткові послуги: митне оформлення, пакування, крос-докінг.

4. 4PL – інтегратор, який управляє всім ланцюгом постачання замовника, координуючи дії інших провайдерів.

5. 5PL – найвищий рівень, що базується на використанні глобальних ІТ-платформ для управління мережами постачань в електронній комерції.

Використання 3PL-операторів дозволяє компаніям уникати значних капітальних інвестицій у власну інфраструктуру. Це особливо критично для підприємств агроінженерного сектора, де попит має сезонний характер [2].

Ключовим фактором успіху аутсорсингу є цифровізація. Застосування сучасних інформаційних систем дозволяє мінімізувати вплив «людського фактора» та забезпечити контроль у реальному часі:

- WMS – автоматизація складських операцій, оптимізація розміщення товарів та інвентаризація [3];

- TMS – планування оптимальних маршрутів, моніторинг палива та стану транспортних засобів [4];

- GPS/ІоТ-моніторинг – наскрізна видимість руху вантажу на кожному етапі доставки.

Прийняття рішення про перехід на аутсорсинг повинно базуватися на порівнянні сукупної вартості володіння. Розрахунок доцільності можна представити через функцію загальних витрат:

$$C_{total} = (C_{transp} + C_{wh} + C_{adm}) \rightarrow min \quad (1)$$

де  $C_{transp}$  – витрати на логістику (власну або тариф провайдера);

$C_{wh}$  – складські витрати;

$C_{adm}$  – витрати на управління та персонал.

Головна перевага аутсорсингу полягає у трансформації фіксованих витрат (утримання автопарку, зарплата штату) у змінні витрати, що сплачуються за фактом наданої послуги.

Поряд із перевагами, існують специфічні ризики: втрата прямого контролю над якістю обслуговування, ризик витоку конфіденційної комерційної інформації та фінансова залежність від стабільності партнера. Для мінімізації цих факторів необхідно впроваджувати систему ключових

показників ефективності, яка враховує точності доставки, цілісності вантажу та швидкості обробки замовлень [5].

[1] Логістичний аутсорсинг: що це та в чому його переваги | Блог кадрової агенції Sun One. SUN ONE HR-аутсорсинг. URL: <https://sunone.com.ua/articles-uk/logistichnij-autsorsing-shho-ce-ta-v-chomu-jogo-perevagi/> (дата звернення: 06.05.2026).

[2] Щоб доїхало вчасно: чому перевезення з 3PL-логістикою ефективніші. Pershij.com.ua. URL: <https://pershij.com.ua/shchob-dojihalo-vchasno-chomu-perevezennya-z-3pl-logistikoyu-efektivnishi/> (дата звернення: 06.05.2026).

[3] Крикавський Є. В. Логістичне управління : підручник. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2014. 684 с.

[4] Окландер М. А. Логістика : підручник. Київ : Центр учбової літератури, 2008. 346 с.

[5] Christopher M. Logistics & Supply Chain Management. 5th Edition. Pearson Education, 2016. 328 p.

**УДК (658.7:656.2):004**

**ЕЛЕКТРОННІ ПУБЛІЧНІ ТОРГИ ЯК ЛОГІСТИЧНА ТЕХНОЛОГІЯ  
УПРАВЛІННЯ РУХОМИМ СКЛАДОМ: ІНТЕГРАЦІЯ  
PROZORRO.ПРОДАЖІ В ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАНЬ  
ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ**

**ELECTRONIC PUBLIC AUCTIONS AS A LOGISTIC TECHNOLOGY  
OF ROLLING STOCK MANAGEMENT: INTEGRATION OF  
PROZORRO.SALE INTO FREIGHT OWNERS' SUPPLY CHAINS**

*канд. техн. наук В. І. Шевченко, Б. В. Мацієвський  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. I. Shevchenko, PhD (Tech.), B. V. Matsiievskiy  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Сучасна логістика підприємств транспорту і промисловості дедалі активніше використовує цифрові платформи для управління ресурсами рухомого складу, у тому числі державні електронні торгові системи для продажу та оренди активів [1]. Водночас застосування публічних електронних торгів як інструменту логістичного менеджменту залишається недостатньо розробленим, попри наявність досліджень, присвячених розвитку логістики та ланцюгів постачань у контексті цифровізації [4]. Функціонування системи ProZorro.Продажі в сегменті оренди вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» дає змогу розглядати аукціон не лише як правовий інструмент відчуження та оренди державного майна, а й як технологію координації попиту і пропозиції в ланцюгах постачань [1, 3].

З позицій теорії логістичних систем електронний аукціон виступає механізмом децентралізованої координації між АТ «Укрзалізниця» та вантажовласниками, що конкурують за дефіцитний ресурс. На відміну від

## 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>Д. О. Куценко, О. Е. Шандер</b> Оптимізація логістичних маршрутів вантажних перевезень в умовах воєнних ризиків та руйнування транспортної інфраструктури	185
<b>М. Ю. Куценко, І. М. Джуранюк</b> Дослідження процесу відриву відчепів та його вплив на параметри перевальної частини сортувальної гірки	187
<b>М. Ю. Куценко, І. М. Джуранюк</b> Удосконалення методики визначення раціонального поздовжнього профілю перевальної частини сортувальної гірки	189
<b>Є. М. Лебідь, Н. О. Лужанська</b> Розробка проектів логістичних ланцюгів при доставці товарів у змішаному сполученні	191
<b>І. Г. Лебідь, Д. К. Тарасенко</b> Роль транспортно-експедиторського обслуговування при доставці збірних вантажів у міжнародному сполученні	193
<b>В. В. Літачевський</b> Багатофакторний аналіз собівартості 1 тонно-милі транспортної роботи при морських перевезеннях міжнародних вантажопотоків	195
<b>Д. В. Ломотько, В. М. Ільчишин, Д. В. Арсененко, М. Д. Ломотько, Д. С. Лючков</b> Оптимізація залізнично-водних логістичних ланцюгів на основі стохастичного моделювання	198
<b>Д. В. Ломотько, Д. М. Крикун</b> Удосконалення технології перевезень в умовах покращення використання локомотивного парку	199
<b>М. П. Марченко, В. В. Макарець</b> Використання аутсорсингу в логістичних процесах	201
<b>В. І. Шевченко, Б. В. Мацієвський</b> Електронні публічні торги як логістична технологія управління рухомим складом: інтеграція ProZorro.Продажі в ланцюги постачань вантажовласників	203

**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.