

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).

Важливу роль у системі управління витратами відіграє кадровий фактор. Підвищення кваліфікації персоналу, розвиток системи мотивації працівників, удосконалення організації праці сприяють зростанню продуктивності та скороченню непродуктивних витрат. Крім того, впровадження цифрових технологій у сфері управління персоналом дозволяє оптимізувати кадрові процеси та підвищити якість управлінських рішень.

В умовах воєнного стану та економічної нестабільності для українських залізниць особливого значення набуває забезпечення фінансової стійкості та раціонального використання ресурсів. Це потребує формування ефективної системи стратегічного управління витратами, яка повинна базуватися на принципах адаптивності, інноваційності та економічної доцільності.

Отже, управління витратами є важливим інструментом підвищення ефективності роботи залізниць. Раціональна система контролю та оптимізації витрат сприяє зниженню собівартості перевезень, підвищенню якості транспортних послуг, зміцненню фінансового стану підприємств і забезпеченню сталого розвитку залізничного транспорту.

[1] Позднякова Л., В. Котик, В. Котик (2021) Сучасні підходи по скороченню витрат та зниженню собівартості залізниць *Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів стейкхолдерів в системі стійкого розвитку територій* : матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф., 30 жовтня 2021 року – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021 – С. 27-29.

[2] Куделя В. І. (2010) Теоретичний підхід до проблеми зниження експлуатаційних витрат транспортного виробництва *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури* - № 27 - С. 132-140.

[3] Яковенко, В. Г. (2019) Шляхи підвищення енергоефективності вагонних депо за рахунок заходів енергозбереження *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту* : тези доповідей II Всеукраїнської конференції «Вагони нового покоління: із XX в XXI сторіччя»– Випуск 184 (додаток) – С. 54-55.

УДК 656.13

АДАПТАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ДО СУЧАСНОГО СТАНУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

ADAPTATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM TO THE CURRENT STATE OF THE UKRAINIAN ECONOMY

докт. екон. наук О. Г. Дейнека, О. І. Мироненко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

O. G. Deineka, Doctor of Economic Sciences, O. I. Myronenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Основною метою функціонування транспортно-логістичних систем (ТЛС) є якісне обслуговування споживачів у галузі транспортування та

логістики. Це потребує врахування інтересів споживачів, формування їх лояльності та побудови взаємовідносин, які сприяють високому рівню задоволення клієнтів за отримані послуги. Транспортно-логістична система потребує також розвитку взаємовигідної співпраці з партнерами, які є зацікавленими сторонами у підвищенні ефективності роботи підприємств транспорту і логістики за рахунок узгодження спільних інтересів. Нові можливості отримує ТЛС у зв'язку з розвитком інформаційних технологій, впровадженням цифрових систем, нових методів управління тощо. Особливості діяльності ТЛС в Україні в умовах війни має певні відмінності, що є предметом обговорення на науковій конференції.

Як відомо, дослідження науковців стосуються різних видів транспорту, логістики управлінської науки, маркетингового підходу та інших актуальних питань, пов'язаних з транспортно-логістичною системою або її складовими.

Проведений аналіз наукових публікацій з проблем розвитку транспортно-логістичних систем свідчить про глибоке теоретичне обґрунтування функціонування транспортних і логістичних систем. Однак, невирішеною складовою загальної проблеми є те, що серед науковців немає єдиного підходу до визначення транспортно-логістичної системи; дефініція «транспортно-логістична система» не розглядається з позицій системного підходу та маркетингової орієнтації; не систематизовані основні тенденції розвитку ТЛС в умовах мінливості, невизначеності, складності та багатозначності сучасного світу. Тим більше питання її більш ретельно обґрунтоване в умовах мирного часу, про те військова агресія накладає суттєвий комплекс відхилень, які доцільно обов'язково враховувати в економічних дослідженнях і в практиці господарювання. Тому необхідним є уточнення понятійно-термінологічного апарату та складових транспортно-логістичної системи з позицій системного підходу й маркетингової орієнтації та визначення сучасних тенденцій її розвитку.

Як показав аналіз літературних джерел, дефініція «транспортно-логістичної системи» зустрічається лише у невеликій кількості робіт. Частіше окремо розглядають транспортну систему або логістичну систему. Якщо в інформаційних джерелах зустрічається поняття «транспортно-логістична система», то під нею у більшості випадків розуміють або транспортну, або логістичну системи.

Транспортно-логістична система в умовах воєнного стану розглядається як багаторівнева і багатофункціональна система, що складається з мікро, мезо, та макрорівня, що задовольняє не тільки потребам у транспортно-логістичних послугах, а й підвищує конкурентоспроможність регіону. Дане визначення містить поняття

системи і мету її функціонування, але не акцентує увагу на клієнтоорієнтованості та врахуванні інтересів усіх зацікавлених сторін, які співпрацюють у ТЛС та поза її межами, що відображає маркетингову орієнтацію системи та стейкхолдерський підхід до її функціонування.

Транспортно-логістична система включає множину взаємопов'язаних елементів у вигляді підприємств транспорту, логістики, транспортних мереж тощо, які утворюють єдине ціле та підпорядковані одній меті (цільовій функції системи) – задоволення потреб обороноздатності країни та споживачів у транспортних та логістичних послугах. Це доцільно обов'язково враховувати в економічних дослідженнях і в практиці господарювання. Тому необхідним є уточнення понятійно-термінологічного апарату та складових транспортно-логістичної системи з позицій системного підходу й маркетингової орієнтації та визначення сучасних тенденцій її розвитку.

Як показав аналіз літературних джерел, дефініція «транспортно-логістичної системи» зустрічається лише у невеликій кількості робіт. Частіше окремо розглядають транспортну систему або логістичну систему. Якщо в інформаційних джерелах зустрічається поняття «транспортно-логістична система», то під нею у більшості випадків розуміють або транспортну, або логістичну системи.

Транспортно-логістична система в умовах воєнного стану розглядається як багаторівнева і багатофункціональна система, що складається з мікро, мезо, та макrorівня, що задовольняє не тільки потребам у транспортно-логістичних послугах, а й підвищує конкурентоспроможність регіону. Дане визначення містить поняття системи і мету її функціонування, але не акцентує увагу на клієнтоорієнтованості та врахуванні інтересів усіх зацікавлених сторін, які співпрацюють у ТЛС та поза її межами, що відображає маркетингову орієнтацію системи та стейкхолдерський підхід до її функціонування.

Транспортно-логістична система включає множину взаємопов'язаних елементів у вигляді підприємств транспорту, логістики, транспортних мереж тощо, які утворюють єдине ціле та підпорядковані одній меті (цільовій функції системи) – задоволення потреб обороноздатності країни та споживачів у транспортних та логістичних послугах.

Таким чином, з позицій системного підходу, маркетингової орієнтації та стейкхолдерського підходу транспортно-логістична система – це система, яка включає інтегровані елементи, що взаємодіють між собою з метою надання якісних транспортно-логістичних послуг для задоволення потреб споживачів на основі врахування інтересів стейкхолдерів. Інтегровані елементи та споживачі є зацікавленими сторонами, ефективна взаємодія яких дає якісний результат – довіру споживачів та партнерів на

основі ефективних довгострокових взаємовідносин та створення сумісної цінності.

Так як основною метою функціонування транспортно-логістичної системи є задоволення потреб споживачів у транспортних та логістичних послугах, система повинна бути клієнторієнтованою.

Транспортна система входить до загальної структури життєзабезпечення та обороноздатності регіонів і має інфраструктурне значення. Вона є складною системою, яка має магістральну мережу і споруди, рухомий склад, підприємства транспорту, гаражі, депо, парки, ремонтну базу, а також підсистему управління та кадрів.

Магістральна мережа є найбільш довговічною та капіталомісткою підсистемою транспортної системи. Вона не тільки складає умови щодо функціонування транспортної системи, але й впливає на характер розселення та його переміщення в умовах евакуації чи реевакуації. Рухомий склад пов'язаний з такими видами вантажного та пасажирського транспорту, як автомобільний, залізничний, авіаційний, водний (морський та річний). Система управління має бути придатною для організації ефективної роботи кожного виду транспорту за умов дотримання обороноздатності, екологічності та безпеки руху.

Основним завданням у процесі розвитку і функціонування транспортної системи та підприємств у її складі є задоволення потреб споживачів і всіх галузей економіки за рахунок досягнення відповідності між окремими її підсистемами і, в першу чергу, між параметрами магістральної мережі та транспортного навантаження.

Транспортна система має не тільки економічне, але й велике соціальне значення, тому що впливає на життєдіяльність суспільства та довкілля. З роботою транспорту прямо пов'язані темпи відновлення та післявоєнного економічного розвитку країни з метою зростання добробуту та життєвого рівня населення, підвищення культури суспільства, поліпшення його здоров'я і зміцнення соціального оптимізму. Предметом дослідження ТЛС у майбутньому має стати розробка економічного механізму її реалізації на практиці щодо подолання руйнації усіх складових в умовах переходу країни до мирного відродження.

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

М. В. Бормотова Особливості інвестиційного розвитку Укрзалізниці	277
Н. А. Бочарова, Д. Є. Строколист Трансформація корпоративної культури в умовах цифровізації бізнесу	279
Я. І. Величко, М. К. Оксененко Адаптивне управління транспортно-логістичними підприємствами в умовах нестабільності та післявоєнного відновлення економіки України	281
Я. І. Величко, І. С. Сотніков Формування системи управління безпекою перевезень транспортно-логістичного підприємства на засадах ризик-орієнтованого підходу	283
Т. О. Водолажська, С. Р. Ковтун Стратегічні засади розвитку соціально відповідального управління персоналом	285
Я. Є. Волинець, Л. О. Литвишко Інформаційне забезпечення менеджменту підприємств транспортно-дорожнього комплексу	287
В. А. Волохов Ефективний логістичний менеджмент в умовах глобальних викликів	289
Н. В. Гриценко Економічна оцінка ризик-менеджменту на залізничному транспорті	291
О. В. Громова, В. Г. Яковенко Управління витратами та його вплив на ефективність роботи залізниць	294
О. Г. Дейнека, О. І. Мироненко Адаптація транспортно-логістичної системи до сучасного стану економіки України	295
А. О. Дергоусова Механізми емоційного впливу у цифровому маркетингу	299

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.