

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).

ефективність діяльності підприємства може бути нестабільною.

Підприємства, які інтегрують логістичні показники у стратегічне планування та здійснюють вплив на витрати й рівень обслуговування проактивно, мають більш стійкі ринкові позиції та вищий рівень конкурентних переваг [3].

Переосмислення ролі логістики сприяє підвищенню ефективності господарської діяльності, виходячи за межі простого зростання продуктивності та орієнтуючись на досягнення ширших економічних результатів. Це забезпечує формування спільної відповідальності підрозділів за якість обслуговування та дисципліну витрат, посилює міжфункціональну взаємодію та узгоджує систему стимулів. У результаті логістика трансформується у колективну управлінську функцію, а не залишається локалізованим операційним завданням.

[1] Биба В. В., Пінчук Н. М., Марченко В. О. Управління розробленням логістичної стратегії як складової загальної стратегії розвитку підприємства. *Ефективна економіка*. 2023. № 10. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/2327/2359>. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2023.10.36>

[2] Дикань В.Л., Виблій О. П., Соловіченко-Соловійов В. С. Адаптивні інструменти та механізми забезпечення конкурентоспроможності підприємств в умовах розвитку зеленої економіки. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2025. № 92. С. 9-19. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.92.352915>.

[3] Каличева Н. Є., Зайцева К. О., Маркелова К. В. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту: особливості та рушійні сили. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2020. № 4 (27). С. 52-57. URL: <http://www.easterneuropeebm.in.ua/index.php/vipusk-27-2020047>. DOI: <https://doi.org/10.32782/easterneurope.27-9>.

УДК 656:338.47

### РОЗВИТОК ІНСТРУМЕНТІВ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ У СФЕРІ ВІДНОВЛЕННЯ ЕЛЕМЕНТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

### DEVELOPING DECISION-MAKING FRAMEWORKS FOR THE RECOVERY OF MARITIME TRANSPORT INFRASTRUCTURE ELEMENTS

*докт. екон. наук О. М. Кібік, канд. екон. наук В. О. Котлубай*  
*Національний університет «Одеська юридична академія» (м. Одеса)*

*O. Kibik, D. Sc. (Econ.), V. Kotlubai, PhD in Economics*  
*National University «Odesa Law Academy» (Odesa)*

Інфраструктура морського транспорту є стратегічним активом національної економіки, що забезпечує функціонування зовнішньоторговельних операцій, підтримання логістичних ланцюгів

постачання та реалізацію транзитного потенціалу держави. В умовах збройного конфлікту та його наслідків для України питання відновлення портової інфраструктури, гідротехнічних споруд, суднопропускних потужностей та навігаційного забезпечення набувають особливої гостроти. Водночас обмеженість фінансових ресурсів, технічна складність відновлювальних робіт та необхідність залучення міжнародних партнерів вимагають застосування системного інструментарію прийняття управлінських рішень, що поєднує економічний аналіз, оцінку ризиків та інвестиційне планування.

Відновлення інфраструктури морського транспорту є складним багаторівневим процесом, який охоплює оцінку збитків, пріоритизацію об'єктів відновлення, залучення фінансування, технічне проектування та контроль виконання робіт. На кожному з цих етапів суб'єкти прийняття рішень (державні органи, операторі портів, вантажовласники) стикаються з необхідністю вибору між альтернативними варіантами дій в умовах неповної інформації, обмежених ресурсів і значної невизначеності щодо термінів відновлення безпекової ситуації.

Першим кроком у прийнятті рішень щодо відновлення має бути комплексна оцінка збитків, завданих інфраструктурним об'єктам. Для цього застосовуються методики RDNA (Rapid Damage and Needs Assessment), розроблені Світовим банком та ООН, які дозволяють систематизувати дані про пошкодження і визначити пріоритетність відновлення з урахуванням економічного та соціального ефекту кожного об'єкта. В морській галузі пріоритизація охоплює порівняння пропускної спроможності портів до і після пошкодження, оцінку втрат вантажообігу та розрахунок альтернативних витрат для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Прийняття рішень щодо відновлення конкретного об'єкта інфраструктури вимагає обґрунтування економічної доцільності вкладень. Для умов значної невизначеності щодо терміну відновлення безпекової ситуації особливо дієвим є метод реальних опціонів, що дозволяє оцінити вартість відстрочки або поетапного впровадження відновлювальних заходів. В умовах нестабільного зовнішнього середовища ефективним інструментом є розробка альтернативних сценаріїв відновлення: «базового» (поступове відновлення поточних потужностей), «прискореного» (залучення міжнародної технічної допомоги та прискорена реконструкція ключових об'єктів) і «мінімального» (підтримання критично необхідного рівня функціонування за умов обмеженого фінансування). Аналіз чутливості за ключовими змінними (обсяги фінансування, строки відновлення, динаміка вантажопотоків) дає змогу оцінити стійкість прийнятого рішення до зміни зовнішніх умов. Сучасна практика відновлення портової інфраструктури свідчить про ефективність спеціалізованих цифрових платформ, впровадження яких у

проектування відновлювальних робіт дозволяє скоротити строки проектування та мінімізувати відхилення від кошторису.

Відновлення інфраструктури морського транспорту потребує державних ресурсів та активного залучення корпоративного і міжнародного фінансування. Інструментами таких рішень є концесійні угоди та угоди про державно-приватне партнерство, залучення грантового фінансування міжнародних фондів відновлення, механізм «зелених облігацій» для фінансування екологічно орієнтованих відновлювальних проєктів.

Розвиток інструментів прийняття рішень у сфері відновлення елементів інфраструктури морського транспорту є необхідною умовою ефективного використання обмежених ресурсів і забезпечення стійкого відновлення галузі. Комплексне застосування методів пріоритизації збитків, інвестиційного аналізу, сценарного планування та цифрових платформ управління дозволяє підвищити обґрунтованість управлінських рішень і скоротити строки відновлення ключових логістичних вузлів. Для України стратегічним завданням є формування інституційної платформи прийняття таких рішень на рівні державно-приватного партнерства з активним залученням міжнародних інституцій, що забезпечить синергію ресурсів та координацію відновлювальних процесів у морській галузі.

[1] В уряді розраховують на 550 млн євро інвестицій в рамках реалізації плану відновлення морської галузі. URL: <https://tinyurl.com/m5hevtyd>

[2] Стартує проєкт «IMO for Ukraine»: у фокусі - відновлення й модернізація морської інфраструктури URL: <https://tinyurl.com/3bw7bmdh>

**УДК 657.372.5:656.2:658.14**

### **ВПЛИВ СТВОРЕННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕНЬ НА ФІНАНСОВУ СТАБІЛЬНІСТЬ ТА ЗНИЖЕННЯ РИЗИКІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

### **IMPACT OF CREATING SECURITIES ON FINANCIAL STABILITY AND RISKS REDUCTION IN RAILWAY TRANSPORT**

*докт. екон. наук О. Г. Кірдіна, канд. екон. наук О. Д. Стешенко  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

***O. H. Kirdina, D.Sc. (Econ.), O. D. Steshenko, PhD (Econ.)**  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Реформування залізничного транспорту з метою підвищення ефективності та фінансовою стабільності визначає необхідність нових підходів до створення забезпечення та зниження ризиків.

Фінансова стабільність підприємств залізничного транспорту

## 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>Л. В. Дибчук</b> Менеджмент і маркетинг транспортно-логістичних систем в умовах цифровізації	301
<b>О. Л. Загорянська, А. О. Гаврилець</b> Цифрова трансформація як інструмент підвищення конкурентоспроможності логістичного підприємства	303
<b>В. С. Здреник, Р. В. Ціщик</b> Статистичне забезпечення логістичного управління транспортними підприємствами	305
<b>О. І. Зоріна</b> Динамічне ціноутворення як інструмент маркетингового управління попитом на пасажирські залізничні перевезення	307
<b>Н. Є. Каличева, О. Чабан</b> Логістика як конкурентна перевага	310
<b>О. М. Кібік, В. О. Котлубай</b> Розвиток інструментів прийняття рішень у сфері відновлення елементів інфраструктури морського транспорту	311
<b>О. Г. Кірдіна, О. Д. Стешенко</b> Вплив створення забезпечень на фінансову стабільність та зниження ризиків на залізничному транспорті	313
<b>В. І. Копитко</b> Підвищення ефективності інноваційної діяльності процесу організації залізничних вантажних перевезень	317
<b>О. В. Копитко</b> Напрями забезпечення якості залізничних пасажирських перевезень	320
<b>О. М. Корнєєва</b> Трансформація бухгалтерського обліку в умовах неоіндустріалізації економіки	322
<b>О. М. Криворучко, Є. К. Токарєв</b> Гнучкість бізнес-процесів транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасних викликів	324

**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.