

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).

підходом. Поєднання стратегій погашення, рефінансування та моніторингу ДТІ дає змогу мінімізувати витрати й забезпечувати довгострокову фінансову стійкість. Успіх залежить від фінансової грамотності, дисципліни та адаптивності до цифрового середовища.

[1] Ida Chak, Karen Croxson, Francesco D'Acunto, Jonathan Reuter, Alberto G. Rossi Improving Household Debt Management with Robo-Advice. *NBER Working Paper* No. 30616 (2022) URL: https://www.nber.org/system/files/working_papers/w30616/w30616.pdf (Дата звернення 28.05.2026)

УДК 338.24:330.341.1

СТРИМУЮЧІ ФАКТОРИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

CONSTRAINING FACTORS OF INTELLECTUAL-INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY

Ж. В. Максименко

Національний університет «Київський авіаційний інститут» (м. Київ)

Zh. V. Maksymenko

National University "Kyiv Aviation Institute" (Kyiv)

Економічне виживання в період військового часу потребує детального аналізу стримуючих факторів інтелектуально-інноваційного розвитку та антикорупційної модернізації. Ці питання є надкритичними з огляду на вимоги щодо вступу до Європейського Союзу, подолання демографічної кризи, збереження людського капіталу та диджиталізацію.

Згідно з даними *The Global Competitiveness Report*[2] визначимо чинники негативного впливу на розвиток національної економіки: корупція; податкове регулювання; регулювання іноземної валюти; недостатній розвиток інфраструктури; обмежувальні норми трудового законодавства; недостатній потенціал для інновацій; злочинність і крадіжки, в т.ч. плагіат; низький рівень охорони здоров'я; брак кваліфікованої робочої сили.

Спираючись на аналітичні підходи Всесвітнього економічного форуму та враховуючи сучасні макроекономічні реалії, виокремимо стримуючі чинники інноваційно-інтелектуального розвитку національної економіки[1-7]:

1. Втрати від військових дій частини ВВП. Загальні структурні збитки, втрата людського капіталу та руйнування інфраструктури (особливо енергетики) вимірюються сотнями мільярдів доларів.

2. Значна частка тіньового сектора в національній економіці. Державні

органи влади зазначають, що в окремих секторах бізнесу він досягає від 30% до 50%, а усереднений показник по країні оцінюється експертами в межах 30–40% ВВП.

3. Масштабні показники корупції, що пов'язані з тіньовою економікою. Рівень корупції вимірюється Індексом сприйняття корупції від Transparency International, (36 балів). Корупційні ризики залишаються системним гальмом для інновацій.

4. Застаріла й неефективна система пенсійного забезпечення спричиняє суттєвий негативний тиск на національну економіку. Через повномасштабну війну, значну міграцію працездатного населення за кордон та демографічну кризу навантаження на національну пенсійну систему є надзвичайно великим. Сьогодні значна частина соціальних видатків та дефіциту Пенсійного фонду України покривається за рахунок прямих міжнародних грантів та фінансової допомоги партнерів (ЄС, МВФ, США).

5. Державний та гарантований державою борг України негативно впливає на соціально-економічний розвиток країни та її міжнародні відносини. На початок 2026 року державний борг України перевищив 213 мільярдів доларів США, що становить понад 101% від ВВП (за прогнозами Уряду, до кінця 2026 року він може сягнути 106% ВВП). Це створює величезний тиск на макроекономічну стабільність, соціально-економічний розвиток і змушує Україну постійно вести складні переговори про реструктуризацію з міжнародними кредиторами, зокрема з МВФ.

Проведення антикорупційних заходів ґрунтується на двох сценаріях розвитку: зменшення можливостей для корупції за рахунок реформ та створення ефективних інститутів запобігання корупції.

Варто зосередити увагу при плануванні стратегії сталого розвитку до 2030 року на поліпшенні життя громадян та досягненні стратегічних цілей:

1. Економічного зростання;
2. Ефективного управління;
3. Розвитку людського капіталу;
4. Верховенства права та боротьби проти корупції;
5. Безпеки та оборони.

Впровадження нових механізмів запобігання та протидії корупції в органах державної влади та модернізація старого устрою управління є необхідною умовою для виходу України з економічної кризи та забезпечення інноваційного розвитку країни, що потребує подальших досліджень.

[1] Про схвалення Стратегії відновлення, сталого розвитку та цифрової трансформації малого і середнього підприємництва на період до 2027 року та затвердження операційного плану заходів з її

реалізації у 2024 - 2027 роках (Кабінет міністрів України) URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KR240821?an=1>

[2] Klaus Schwab, The Global Competitiveness Report World (Economic Forum) URL: [https://mcnstorage.blob.core.windows.net/media/emails/2025/2025%20Eight%20Competitiveness%20Report%20\(2\).pdf](https://mcnstorage.blob.core.windows.net/media/emails/2025/2025%20Eight%20Competitiveness%20Report%20(2).pdf)

[3] Економічні орієнтири 2026-2028 роки (Міністерство економіки, довідка Україна та сільського довідка): URL: <https://me.gov.ua/download/ad731854-99d4-4850-82bb-e854b712bc3b/file.pdf>

[4] Ernst & Young Global Shadow Economy Report Shadow exposed: estimates for the world and policy paths. EY Global Tax Insights, 2025.

[5] Transparency International. Corruption Perceptions Index 2025 (CPI-2025) / Індекс сприйняття корупції 2025. Берлін / Київ: Transparency International Ukraine. URL: <https://cpi.ti-ukraine.org/>

[6] The Ukraine Report 2025. Звіт Європейської Комісії щодо прогресу України у межах Пакету розширення ЄС. Брюссель, 2025.

[7] International Monetary Fund April 2019 URL: <file:///C:/Users/Admin/Downloads/onlineannex22.pdf>

УДК 332.15:656.2(477)

ГОСПОДАРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

THE ECONOMIC ACTIVITIES OF UKRAINE'S RAILWAY TRANSPORT: CHALLENGES AND PROSPECTS

A. I. Makhortov

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

A. I. Makhortov

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Залізниця посідає ключове місце в транспортній системі України. З початком повномасштабного вторгнення у 2022 р. вона взяла на себе основне навантаження з евакуації населення та забезпечення вантажопотоків. Водночас фінансово-господарський стан АТ «Укрзалізниця» (УЗ) виявив низку структурних диспропорцій, що потребують системного аналізу.

Вантажний сегмент у 2023 р. продемонстрував помітне пожвавлення: обсяги транспортування зросли до 148,4 млн т (+22,6% до попереднього року), а середньомісячний вантажопотік перевищив 12 млн т [1]. Разом з тим абсолютні показники залишаються майже вдвічі меншими за довоєнний рівень 2021 р. – передусім унаслідок руйнування вугільно-металургійної бази та пошкодження понад 20% колійної мережі [4].

Пасажи́рський напрям відновив кількість перевезених осіб до рівня 2021 р.: поїзди далекого сполучення обслуговували 25 млн пасажирів, у міжнародному сполученні – рекордні 2,1 млн осіб до країн ЄС [2]. Проте сегмент залишається хронічно збитковим: втрати 2023 р. – 12–14 млрд грн

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. С. Заславська Ціннісно-орієнтоване управління як основа взаємодії зі стейкхолдерами закладу вищої освіти	507
О. І. Зоріна, Є. О. Білогуров Інтеграція детермінованого факторного аналізу та прогнозування на основі часових рядів в умовах економічної турбулентності	509
А. Ю. Ковальов Сценарне управління цифровими механізмами конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту	511
В. В. Компанієць Моральне лідерство в мотивації працівників: можливість застосування погляду на потреби людини В. Франкла	513
О. В. Корват Формування ефективної системи стимулювання зеленого переходу в умовах євроінтеграції	516
Н. О. Кошляк Соціально-економічні трансформації українського суспільства в історичній ретроспективі та сучасні виклики глобалізації	518
В. І. Куделя, В. Г. Яковенко Резильєнтність підприємств залізничної галузі як інструмент протидії вигоранню	520
Н. П. Левковець Стратегічні підходи до забезпечення продовольчої безпеки в умовах сучасних викликів	522
Н. М. Лисьонкова, О. А. Єрмоленко Управління борговим навантаженням домогосподарств за допомогою цифрових фінансових інструментів	524
Ж. В. Максименко Стримуючі фактори інтелектуально-інноваційного розвитку національної економіки	526

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.