

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ



Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції

28 травня 2026 року



ЗАПОРІЖЖЯ, 2026

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного

Варшавський університет природничих наук (Республіка Польща)

Сучавський університет Штефана чел Маре (Румунія)

Університет Миколо Ромеріо (Литовська республіка)

Ризький північний університет (Латвійська республіка)

Науково-технічна організація «Teadmis» (Естонська республіка)

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Міжрегіональна Академія управління персоналом

Білоцерківський національний аграрний університет м. Біла Церква

Запорізький національний університет

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Луганський національний університет імені Тараса Шевченка

Державний торговельно-економічний університет

Державний університет інформаційно- комунікаційних технологій

Луцький національний технічний університет

Школа ділової етики та етикету

ФОРСАЙТ РОЗБУДОВИ УКРАЇНИ:

**ESG – ОРІЄНТИРИ ТА ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ В ЕКОНОМІЦІ,
МЕНЕДЖМЕНТІ, МАРКЕТИНГУ Й ПУБЛІЧНОМУ УПРАВЛІННІ**

Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції

28 травня 2026 року

ЗАПОРІЖЖЯ, 2026

Рекомендовано рішенням Вченої Ради ТДАТУ (протокол № 10 від 26 травня 2026 року)

Форсайт розбудови України: ESG – орієнтири та вектори розвитку в економіці, менеджменті, маркетингу й публічному управлінні: *матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції (28 травня 2026 р.)* / Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного. Запоріжжя, 2026. 686 с.

У матеріалах збірки розглянуто питання структурної трансформації економіки, розвитку підприємництва і торгівлі, впровадження інноваційних маркетингових стратегій, удосконалення управлінських практик, фінансових інструментів та механізмів публічного врядування. Значну увагу приділено правовим аспектам ESG-трансформацій, цифровізації бізнес-процесів, розвитку туризму і рекреації, креативних індустрій, а також формуванню ефективних моделей регіонального та національного відновлення в умовах сучасних викликів.

Представлені наукові дослідження відображають сучасні тенденції інтеграції екологічних, соціальних та управлінських підходів у практику державного управління, діяльність підприємств, освітніх установ і громадянського суспільства. Матеріали конференції спрямовані на пошук стратегічних рішень для підвищення стійкості, конкурентоспроможності та інноваційності економіки України в контексті європейської інтеграції та глобальних трансформацій.

Збірник буде корисним для науковців, викладачів, аспірантів, докторантів, здобувачів вищої освіти, представників органів державної влади та місцевого самоврядування, керівників підприємств, фахівців у сфері економіки, менеджменту, маркетингу, туризму, фінансів, права та публічного управління.

Редакційна колегія не несе відповідальності за достовірність фактів, цитат, статистичних даних та інших відомостей, наведених авторами.

Арсеній Ковальов

**СТРУКТУРНА ПЕРЕОРІЄНТАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ УКРАЇНИ ЯК
ЧИННИК ВІДНОВЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОСЛУГ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ87**

Inna KOSTENKO

**HUMAN CAPITAL AS A DETERMINANT OF SUSTAINABLE AGRICULTURAL
DEVELOPMENT: A PANEL ASSESSMENT OF HIGHER EDUCATION DEMAND
UNDER WARTIME CONDITIONS90**

Сергій КОСТЕНКО

**ЦИФРОВА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ЧИННИК СТІЙКОГО РОЗВИТКУ АГРАРНОГО
СЕКТОРУ УКРАЇНИ: ПАНЕЛЬНА ОЦІНКА В УМОВАХ ВОЄННИХ ВИКЛИКІВ.....93**

Yaroslav Kudria

**GUIDELINES FOR POST-WAR RECONSTRUCTION OF THE TECHNOLOGICAL
CAPACITY FOR SUSTAINABLE INDUSTRIAL DEVELOPMENT IN THE REGIONS...92**

Оксана Куцугуб

**ТРАНСФОРМАЦІЯ РИНКУ КАПІТАЛЬНИХ ТОВАРІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ
.....98**

Михайло Лісняк, Ольга Романова

РОЛЬ МОНЕТАРНОЇ ПОЛІТИКИ У ВІДНОВЛЕННІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ..... 101

Наталія Почерніна

**ІННОВАЦІЙНИЙ ПОСТУП УКРАЇНИ: МІЖНАРОДНІ ЗДОБУТКИ У ВИРОБНИЦТВІ
БЕЗПІЛОТНИХ СИСТЕМ 104**

Андріанна Решетар

**МОДЕЛІ ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ: МІЖНАРОДНИЙ
ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ 106**

Сергій Стефаник

**ГЛОБАЛЬНІ ТРЕНДИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ФІНАНСОВО-
ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ 109**

Надія Фісуненко

**ПЛАТФОРМІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ЯК ОСНОВА ЇЇ СТРУКТУРНОГО
ВІДНОВЛЕННЯ 113**

Список використаних джерел

1. Антонюк Н. Зарубіжний досвід антикризового управління національною економікою для України / Н. Антонюк // Науковий вісник Одеського національного економічного університету. – 2018. – № 2. – С. 5–22. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nv_2018_2_3.
2. Peng Z., Yang W. The Impact of TARP on Bank Risk-taking // International Advances in Economic Research. – 2024. – Vol. 30. – P. 449–452. – DOI: <https://doi.org/10.1007/s11294-024-09916-y>.
3. Bańkowski K., Benalal N. та ін. Four years into the Next Generation EU programme: an updated preliminary evaluation of its economic impact // ECB Economic Bulletin. – 2024. – Issue 8. – Режим доступу: https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/articles/2025/html/ecb.ebart202408_03~04121f4ea9.en.html.
4. The Secret to Japanese and South Korean Innovation // Foreign Affairs. – Режим доступу: <https://www.foreignaffairs.com/japan/secret-japanese-and-south-korean-innovation>.

Арсеній Ковальов, аспірант, УкрДУЗТ,
Керівник: Олена Кірдіна, д.е.н., професор,

СТРУКТУРНА ПЕРЕОРІЄНТАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ УКРАЇНИ ЯК ЧИННИК ВІДНОВЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОСЛУГ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Актуальність дослідження. Після 2022 року транспортний ринок України змінився за просторовою орієнтацією, структурою вантажної бази, вимогами клієнтів і роллю окремих видів транспорту. Пошкодження інфраструктури, втрата частини промислових районів, переорієнтація експорту, перевантаження прикордонних переходів і нестійкість морських маршрутів посилили значення перевезень, здатних підтримувати економічний обмін у складних умовах. Для послуг підприємств залізничного транспорту це означає нову конфігурацію конкурентного поля. Залізниця зберігає вагу у масових вантажах, середніх і далеких відстанях, експортних потоках та перевезеннях із високими вимогами до регулярності, а автомобільний транспорт активніше закріплюється у локальних, термінових і дрібнопартійних сегментах.

Відновлення економіки України потребує транспортної моделі, здатної обслуговувати нову географію виробництва, зовнішньої торгівлі та внутрішнього попиту. Оновлена Національна транспортна стратегія України до 2030 року орієнтує галузь на відновлення, інтеграцію до європейського транспортного простору, розвиток мультимодальності, цифровізацію та підвищення ефективності транспортної системи [1]. У матеріалах RDNA5 транспорт віднесено до найбільш уражених секторів поряд із житлом та енергетикою, а потреби відновлення України оцінено у 587,7 млрд дол. США на десятирічний період [2]. За таких умов конкурентоспроможність послуг підприємств залізничного транспорту залежить від здатності перетворити мережеві переваги на сервісний результат для вантажовласника, експедитора, громади і держави.

Мета дослідження полягає в обґрунтуванні структурної переорієнтації транспортного ринку України як чинника відновлення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту. Для досягнення цієї мети доцільно визначити зміст післявоєнних змін у транспортному попиті, охарактеризувати сегменти зі стійкими позиціями залізниці та окреслити модель посилення конкурентоспроможності через коридори, термінали, сервісну координацію і якість інформаційної взаємодії.

Структурна переорієнтація транспортного ринку проявляється передусім у зміні напрямів руху вантажів. Для довоєнної моделі значну роль відігравали потоки зі східних і центральних промислових районів до портів, металургійних центрів, енергетичних вузлів і великих внутрішніх споживачів. Воєнні руйнування, блокування окремих маршрутів і ризики для інфраструктури змістили увагу до західних прикордонних переходів, дунайського напрямку, портів Великої Одеси після часткового відновлення морської логістики та стиків із автомобільним і складським сервісом. Підприємства залізничного транспорту отримали роль

зв'язуючої ланки між виробничими зонами, терміналами, портами, прикордонними пунктами та внутрішніми ринками. Клієнт при цьому оцінює повний логістичний ланцюг, зокрема строк доставки, передбачуваність подачі вагонів, прозорість тарифу, доступність інформації та якість координації з суміжними учасниками.

У сегментному вимірі підприємства залізничного транспорту мають найкращі передумови для масових вантажів, де значення мають масштаб, регулярність і нижча собівартість на тонно-кілометр. До таких потоків належать зернові, руда, металопродукція, будівельні матеріали, паливо, окремі хімічні та промислові вантажі. Тут конкурентоспроможність послуги формується через пропускну спроможність, якість вагонного парку, узгодженість станційної роботи, наявність перевантажувальних потужностей і стабільність графіка. Окремий простір для розвитку створюють контейнерні та інтермодальні перевезення. Цей сегмент поєднує залізничну магістраль із автомобільною доставкою, термінальним обслуговуванням, митними процедурами та цифровим супроводом вантажу.

У дрібнопартійних, локальних і термінових перевезеннях конкурентний тиск з боку автомобільного транспорту буде зберігатися. Автомобіль краще працює з адресною доставкою, коротким плечем, швидкою зміною маршруту та меншою кількістю організаційних погоджень. Для підприємств залізничного транспорту це означає потребу розмежовувати ринки та налаштовувати сервісну модель під різні групи клієнтів. У масових потоках пріоритетом стають продуктивність інфраструктури й ритмічність перевезень. У контейнерному сегменті на перший план виходять термінали, інформаційний обмін і стикування з автомобільною доставкою. У пасажирських перевезеннях конкурентоспроможність більше залежить від частоти, безпеки, часу в дорозі, доступності вокзалів і взаємодії з міським транспортом.

Модель відновлення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту доцільно будувати через три блоки. Перший має ринково-сегментний характер і передбачає розподіл попиту за вантажною базою, відстанню, строковістю, регулярністю та вимогами до сервісу. Другий стосується просторової опори транспортного ринку, зокрема західних кордонів, портів напрямів, індустріальних вузлів, сухих портів, контейнерних терміналів і станцій стикування. Третій охоплює сервісну координацію, де вирішальними стають електронний документообіг, доступність даних про перевезення, прогнозованість операцій і відповідальність за кінцевий результат для клієнта.

Європейський контекст посилює значення цієї переорієнтації. Політика TEN-T спрямована на розвиток цілісної, якісної та мультимодальної транспортної інфраструктури, а перегляд мережі у 2024 році передбачив кращу зв'язаність України та Молдови з європейськими транспортними коридорами [3; 4]. Для України це означає оцінювання конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту у ширшому просторі, де вагу мають сумісність з європейськими вимогами, прикордонні процедури, цифровий обмін даними, термінальна мережа та якість мультимодального сервісу. Переорієнтація має економічний зміст, бо відкриває простір для експорту, транзиту, інвестицій і участі українських операторів у європейських ланцюгах вартості.

Висновки. Структурна переорієнтація транспортного ринку України стала чинником, що визначає майбутню конкурентоспроможність послуг підприємств залізничного транспорту. Післявоєнне відновлення потребує формування мережі сервісів, здатної працювати з новими потоками, коридорами, терміналами, прикордонними переходами і вимогами клієнтів. Перспективними для залізниці залишаються масові вантажі, середні й далекі відстані, експортні партії, контейнерні рішення та мультимодальні зв'язки, де масштаб перевезення поєднується з потребою у стабільності.

Відновлення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту доцільно пов'язувати з ринковою сегментацією, розвитком інфраструктурних вузлів, інтеграцією до європейських коридорів, цифровою координацією перевезень і сервісною відповідальністю перед клієнтом. Такий зміст дозволяє розглядати залізницю як основу тих логістичних рішень, де мережевий масштаб, регулярність, енергоефективність і зв'язаність територій створюють реальну економічну перевагу.

Список використаних джерел

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-%D0%BF> (дата звернення: 20.05.2026).
2. Ukraine Fifth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA5): February 2022 - December 2025 / World Bank Group, Government of Ukraine, European Commission, United Nations. 2026. URL: <https://www.undp.org/ukraine/publications/ukraine-fifth-rapid-damage-and-needs-assessment-rdna5-february-2022-december-2025> (date of access: 20.05.2026).
3. Trans-European Transport Network (TEN-T). European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (date of access: 20.05.2026).
4. Trans-European transport network (TEN-T): Council gives final green light to new regulation ensuring better and sustainable connectivity in Europe. Council of the European Union. 13.06.2024. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/06/13/trans-european-transport-network-ten-t-council-gives-final-green-light-to-new-regulation-ensuring-better-and-sustainable-connectivity-in-europe/> (date of access: 20.05.2026).

Inna Kostenko,
PhD in Economics, Associate Professor,