

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).

тривалість простою вагонів та знижує пропускну і переробну спроможність станції [4]. Подібні недоліки виникають при нераціональному виборі ходових колій у приймально-відправних парках та невідповідності кількості насувних колій фактичним обсягам переробки.

Неефективність роботи станцій також обумовлена недосконалими конструкціями горловин, зокрема проєктуванням суміжних колій різної довжини, що ускладнює організацію паралельних переміщень, збільшує довжину горловин і кількість стрілочних переводів [5]. Зміна обсягів вагонопотоків потребує перегляду достатності колійного розвитку та удосконалення конструктивних параметрів станцій.

Отже, більшість технічних станцій України були побудовані або реконструйовані в інших експлуатаційних умовах і сьогодні потребують модернізації конструктивних параметрів основних парків та технічних пристроїв для підвищення ефективності їх роботи.

[1] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р., Київ, 2018. - 42 с. - (Національний стандарт України)

[2] Державні будівельні норми України: ДБН В.2.3-19-2008. – К.: Мінрегіонбуд України, 2008. – 122с.

[3] Статут залізниць України: Київ: Транспорт України, 1998. 198 с. - (Національний стандарт України) (Національний стандарт України)

[4] Методичні вказівки по розрахунку норм часу на маневрові роботи. Київ: Укрзалізниця, 2003. 82 с.

[5] Козаченко, Д. М. Оптимізація спеціалізації колій сортувальних парків / Д. М. Козаченко, М. І. Березовий, О. І. Таранець // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей VI Міжнар. наук. конф. – Дніпропетровськ: ДПТ, 2007. – С. 60-61.

УДК 656.6: 3384

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ТА ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ ЯК ДРАЙВЕРИ ЗМІНИ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ПАРАДИГМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

DIGITALIZATION AND EUROPEAN INTEGRATION AS DRIVERS OF CHANGE IN THE TECHNICAL AND TECHNOLOGICAL PARADIGM OF RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT IN UKRAINE

докт. техн. наук В. В. Панченко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

V. V. Panchenko, D. Sc. (Tech.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Глобальна транспортно-логістична система характеризується глибинними трансформаційними процесами, що відбуваються під впливом

цифровізації, екологізації та посилення інтеграційних процесів у межах європейського економічного простору. Сучасний залізничний транспорт перестає виконувати виключно функцію перевізника та поступово перетворюється на високотехнологічну інфраструктурну платформу, інтегровану в єдині цифрові ланцюги створення вартості, мультимодальні логістичні мережі та системи управління мобільністю.

У таких умовах проблема зміни техніко-технологічної парадигми розвитку залізничного транспорту України (що наразі базується на застарілих технологічних принципах, фрагментованих системах управління та високій ресурсоемності) набуває особливої стратегічної значущості, адже обумовлена необхідністю адаптації до стандартів Європейського Союзу, підвищення конкурентоспроможності на міжнародному транспортному ринку та забезпечення стійкості критичної інфраструктури у середовищі цифрової економіки та інтелектуалізованих логістичних сервісів. Зважаючи на зазначене особливої наукової та практичної значущості набуває дослідження механізмів і напрямів формування нової техніко-технологічної парадигми розвитку вітчизняного залізничного транспорту, здатної забезпечити перехід від інерційної моделі функціонування до інноваційно-цифрової, екологічно орієнтованої та інтегрованої транспортно-логістичної системи європейського типу.

Разом із цим дослідження сучасних тенденцій розвитку залізничного транспорту України неможливе без урахування безпрецедентних викликів, пов'язаних із повномасштабною війною та її багатовимірним впливом на функціонування транспортної системи. Воєнні дії спричинили необхідність оперативної переорієнтації логістичних потоків, формування альтернативних маршрутів перевезень і розвитку нових міжнародних транспортних коридорів, актуалізували проблему забезпечення безперервності функціонування критичної інфраструктури. За таких обставин залізничний транспорт фактично став одним із ключових елементів підтримки економічної стійкості держави, забезпечуючи безперервність вантажних перевезень, експортних операцій, евакуаційних заходів та гуманітарної логістики.

Особливої актуальності також набуло питання енергетичної безпеки галузі. Систематичні атаки на об'єкти енергетичної інфраструктури засвідчили вразливість традиційних моделей енергозабезпечення та обумовили необхідність формування нової концепції енергетичної стійкості залізничного транспорту. У відповідь на зростання зовнішніх загроз АТ «Укрзалізниця» розпочало реалізацію комплексу заходів, спрямованих на диверсифікацію джерел енергопостачання, розвиток власних генеруючих потужностей, впровадження автономних систем резервного живлення та використання сучасних енергоефективних технологій. Поряд із цим забезпечення енергетичної автономності

поступово перетворюється з антикризового інструменту на важливий стратегічний напрям модернізації галузі. Розвиток локальної генерації, впровадження цифрових систем моніторингу енергоспоживання, використання відновлюваних джерел енергії та створення розподілених енергетичних мереж формують підґрунтя для підвищення стійкості залізничної інфраструктури до зовнішніх шоків [1]. У перспективі це сприятиме зміцненню енергетичної незалежності галузі, підвищенню її конкурентоспроможності, операційної надійності та відповідності сучасним європейським принципам сталого розвитку.

Таким чином, війна стала не лише джерелом нових ризиків для функціонування залізничного транспорту, а й потужним каталізатором його структурної трансформації. Необхідність забезпечення логістичної, технологічної та енергетичної стійкості прискорює впровадження інноваційних рішень і формує нові пріоритети розвитку галузі, орієнтовані на підвищення її адаптивності, безпеки та конкурентоспроможності в умовах післявоєнного відновлення та подальшої європейської інтеграції.

Зважаючи на зазначене вважаємо за необхідне механізми та напрями формування нової техніко-технологічної парадигми розвитку залізничного транспорту України розглядати не як сукупність окремих інноваційних рішень, а як системний процес структурної трансформації галузі, спрямований на зміну її технологічної архітектури, принципів управління, моделей створення цінності та інтеграції у глобальні транспортно-логістичні мережі. У сучасних умовах така парадигма повинна формуватися під впливом конвергенції цифрових технологій, інтелектуальних транспортних систем, екологічних імперативів та нових форматів міжгалузевої взаємодії, що визначають вектор розвитку провідних європейських залізничних систем. Ключовими механізмами формування нової техніко-технологічної парадигми слід вважати цифрову трансформацію залізничного транспорту, інтелектуалізацію систем управління перевізним процесом, технологічну модернізацію інфраструктурного комплексу, екологізацію техніко-технологічного розвитку галузі, розвиток мультимодальної транспортно-логістичної інтеграції.

Окремо доцільно приділити увагу інституційній та організаційній модернізації галузі, яка передбачає впровадження нових моделей корпоративного управління, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень та гармонізацію нормативно-правової бази із законодавством Європейського Союзу. Важливим складником цього процесу є імплементація європейських підходів до фінансування залізничного транспорту, які ґрунтуються на активній державній підтримці як пасажирських перевезень, так і розвитку інфраструктури.

На відміну від України, де тривалий час збитковість пасажирських перевезень компенсувалася за рахунок перехресного субсидювання

вантажного сегмента, у країнах ЄС функціонує механізм PSO (Public Service Obligations), що передбачає бюджетне відшкодування витрат на соціально значущі пасажирські перевезення. Крім того, значні державні ресурси спрямовуються на утримання та модернізацію інфраструктури. Так, у Польщі щорічно близько 1,5 млрд євро виділяється на утримання залізничної мережі та до 4 млрд євро – на її розвиток, реконструкцію та електрифікацію, тоді як додатково до 2 млрд євро спрямовується на виконання зобов'язань із пасажирських перевезень. Показовим є також й те, що Україна лише розпочинає впровадження подібних механізмів підтримки: у 2026 році державою передбачено 16 млрд грн на фінансування внутрішніх залізничних пасажирських перевезень [2].

Така практика свідчить, що успішна євроінтеграція залізничного транспорту потребує не лише технологічної модернізації, а й формування нової фінансово-інституційної моделі розвитку галузі, заснованої на довгостроковому державному інвестуванні та забезпеченні суспільно важливих транспортних послуг.

Отже, трансформація залізничного транспорту України виходить далеко за межі традиційної модернізації окремих елементів інфраструктури або оновлення технічної бази та набуває ознак системної зміни техніко-технологічної парадигми його розвитку. Визначальними драйверами цих змін виступають цифровізація та євроінтеграція, вплив яких проявляється у впровадженні нових технологічних рішень, трансформації інституційних механізмів, моделей фінансування, принципів управління та архітектури транспортно-логістичних взаємодій. Принципово важливим є те, що успішність переходу до нової техніко-технологічної парадигми визначатиметься не стільки масштабами технологічного оновлення, скільки здатністю забезпечити комплексну імплементацію європейських підходів до організації та фінансування залізничного транспорту. Саме синергія цифрової трансформації, інституційної модернізації та державної підтримки інфраструктурного розвитку формує підґрунтя для становлення конкурентоспроможної, стійкої та інтегрованої до європейського транспортного простору залізничної системи, здатної ефективно виконувати функції драйвера економічного відновлення та довгострокового розвитку України.

[1] Інформаційне повідомлення про схвалення Плану розвитку АТ «Українська залізниця» на 2025-2029 рр. та Інвестиційної програми (інвестиційного проекту) АТ «Українська залізниця» на 2025 рік. URL: https://uz.gov.ua/about/activity/central_water_and_drainage/670295/

[2] Залізнична інфраструктура в ЄС це повністю відповідальність влади, а не залізничної компанії. URL: https://cfts.org.ua/news/2026/05/27/zaliznichna_infrastruktura_v_es_tse_povnistyu_vidpovidalnist_vladi_a_ne_zaliznichno_kompani_oleksandr_kava_86901

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

Д. Ю. Ляпін, Т. В. Головко Сучасні підходи до забезпечення інтеперабельності залізниць та вантажних терміналів	74
Є. В. Михайлов Напрямки розвитку сучасних контейнерних терміналів	76
А. О. Накалюжна, А. П. Медина Вплив геополітичних ризиків на міжнародні логістичні маршрути України	78
А. О. Накалюжна, О. В. Пилипенко Трансформація логістичних маршрутів України під впливом геополітичних ризиків	80
А. О. Накалюжна, А. С. Устіловська Адаптація міжнародних логістичних ланцюгів України до умов воєнного часу	82
О. М. Огар, І. В. Кондратьєв Сучасні тенденції модернізації сортувальних гірок залізниць світу	84
С. М. Орел, К. В. Крячко Дослідження колійного розвитку та конструктивних параметрів технічних станцій	86
В. В. Панченко Цифровізація та євроінтеграція як драйвери зміни техніко-технологічної парадигми розвитку залізничного транспорту України	88
Ю. В. Папка, В. В. Луців Дослідження впливу митних процедур на ефективність міжнародних залізничних вантажних перевезень	92
В. М. Пітерська Механізми проектно-орієнтованого управління ризиками взаємодії учасників системи доставки вантажів	93
М. В. Продащук, П. В. Квасов Оцінювання надійності та стійкості горловин залізничних станцій в умовах сценарної невизначеності	95

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.