

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).

перевізника, найбільш придатний для пріоритетного використання перевантаженої ділянки за заданої політики розподілу пропускнуої спроможності. Перевізники, профіль яких не забезпечує достатнього рівня корисності або не відповідає умовам пріоритетного доступу, розглядаються як кандидати на переорієнтацію на альтернативний маршрут. Формування стратегічних профілів залізничних перевізників відбувається через їх функції корисності, які відображають умови виходу залізничних перевізників на ринок перевезень. Функція корисності має вид інтегрального показника, який об'єднує її компоненти в одну підсумкову оцінку. Вплив окремих компонент на функцію корисності запропоновано визначати як експертним методом, так і за допомогою оптимізаційного алгоритму, зокрема, генетичного.

Таким чином, запропонована модель формує не лише рівноважний розподіл ресурсу між учасниками, а й механізм відбору перевізників за відповідністю їх профілю заданій політиці управління пропускнуою спроможністю. Розроблені математичні моделі можуть бути використані як основа для сценарного аналізу політик пріоритетного доступу до залізничної інфраструктури України в умовах дефіциту пропускнуої спроможності.

[1] Прохорченко А. В. Залізничні системи з вертикальним розділенням. Європейська модель. Дніпро: Ліра, 2022. 316 с.

[2] Stackelberg game. Scimedirect. URL: <https://www.sciencedirect.com/topics/computer-science/stackelberg-game> (дата звернення: 26.05.2026).

[3] Nash Equilibrium. Scimedirect. URL: <https://www.sciencedirect.com/topics/economics-econometrics-and-finance/nash-equilibrium> (дата звернення: 26.05.2026).

[4] Прохорченко А. В., Петренко В. Г. Дослідження пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури з позиції теорії транспортних потоків. *Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту*. 2014. № 145. С. 88–95.

УДК 656.1:656.02:339.924

РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF INTEGRATION INTO INTERNATIONAL TRANSPORT SYSTEMS

канд. техн. наук І. О. Хітров

Національний університет водного господарства та природокористування (м. Рівне)

I. O. Khitrov, PhD (Tech.)

National University of Water and Environmental Engineering (Rivne)

Автомобільний транспорт відіграє ключову роль у забезпеченні мобільності населення та функціонуванні економіки як на національному,

так і на міжнародному рівнях [1]. Його універсальність, маневреність та здатність забезпечувати доставку «від дверей до дверей» визначають провідні позиції серед інших видів транспорту, особливо у сфері внутрішніх перевезень та коротко- і середньомагістральних логістичних операцій. Автомобільні перевезення формують значну частку вантажо- та пасажирообігу, забезпечують стабільність ланцюгів постачання та сприяють розвитку регіональної економіки.

За останні роки значно покращилося як політичне визнання сталого транспорту, так і наше наукове розуміння зв'язків транспорту, як синергії, так і компромісів, з такими питаннями, як розвиток стійкої інфраструктури, продовольча безпека, економічне зростання, торгівля, глобальні ланцюги поставок, зміцнення здоров'я, енергоефективність та боротьба зі зміною клімату [2].

В умовах глобалізації, зростання обсягів міжнародної торгівлі та поглиблення євроінтеграційних процесів особливої актуальності набуває розвиток транспортної інфраструктури, яка забезпечує ефективну інтеграцію України до міжнародних транспортних коридорів. При цьому автомобільна інфраструктура виступає базовим елементом транснаціональних логістичних систем, забезпечуючи зв'язок між виробничими центрами, транспортними вузлами, морськими портами та прикордонними пунктами пропуску [3].

Особливого значення набуває модернізація автомобільних доріг відповідно до міжнародних стандартів, підвищення їх пропускної здатності, рівня безпеки та надійності функціонування. Водночас розвиток інтелектуальних транспортних систем, цифровізація управління транспортними потоками та впровадження інноваційних логістичних рішень стають визначальними чинниками підвищення ефективності транспортної інфраструктури.

Для України, яка має вигідне географічне положення на перетині міжнародних транспортних маршрутів, розвиток автомобільного транспорту є стратегічним завданням. Це дозволяє не лише забезпечити внутрішні потреби економіки, але й реалізувати транзитний потенціал держави, підвищити її конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку та сприяти інтеграції до європейського транспортного простору.

Окрему увагу слід приділити розвитку мультимодальних транспортних вузлів, які забезпечують взаємодію автомобільного транспорту з іншими видами транспорту. Це дозволяє оптимізувати логістичні процеси та зменшити транспортні витрати. В умовах сучасних логістичних систем такі вузли виступають ключовими елементами інтегрованих транспортно-розподільчих мереж, забезпечуючи ефективну консолідацію, перерозподіл та перевалку вантажів між різними видами транспорту, зокрема

автомобільним, залізничним, морським і авіаційним [4].

Функціонування мультимодальних вузлів передбачає використання сучасних логістичних технологій, таких як контейнеризація, крос-докінг, автоматизоване складування та цифрові системи управління потоками. Це сприяє скороченню часу обробки вантажів, зменшенню простоїв транспортних засобів і підвищенню загальної ефективності перевезень. Важливим аспектом є також впровадження інтелектуальних транспортних систем, які забезпечують синхронізацію руху транспортних потоків і підвищують рівень керованості інфраструктури.

Крім того, розвиток мультимодальних транспортних вузлів сприяє підвищенню надійності транспортних систем, зменшенню навантаження на автомобільні дороги та покращенню екологічних показників за рахунок оптимального розподілу вантажопотоків між видами транспорту. Для України це має особливе значення з огляду на необхідність інтеграції до міжнародних транспортних коридорів і розвитку транзитного потенціалу, що потребує створення сучасних логістичних хабів, здатних забезпечити конкурентоспроможний рівень транспортного сервісу.

Суттєвими проблемами розвитку автомобільної транспортної інфраструктури залишаються:

- зношеність дорожньої інфраструктури. Значна частина автомобільних доріг експлуатується з перевищенням нормативних строків служби, що супроводжується погіршенням транспортно-експлуатаційних показників: зниженням рівності покриття, несучої здатності та безпеки руху. Деформації, тріщини та руйнування дорожнього одягу призводять до зростання витрат на експлуатацію транспортних засобів, збільшення часу перевезень і підвищення аварійності. Особливою проблемою є невідповідність частини доріг сучасним навантаженням, зокрема інтенсивному руху великовагового транспорту;

- недостатній рівень фінансування. Фінансування будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг часто є обмеженим і нестабільним, що ускладнює реалізацію довгострокових інфраструктурних проєктів. Недостатність інвестицій призводить до накопичення відкладених ремонтів і подальшого погіршення технічного стану мережі. Водночас механізми державно-приватного партнерства та залучення міжнародних фінансових інституцій використовуються не в повному обсязі, що обмежує можливості модернізації інфраструктури.

- нерівномірність розвитку регіональної мережі. Спостерігається значна диференціація рівня розвитку дорожньої інфраструктури між регіонами: магістральні напрямки мають кращий технічний стан порівняно з місцевими дорогами. Це зумовлює дисбаланс у транспортній доступності територій, ускладнює розвиток периферійних регіонів та знижує ефективність внутрішніх економічних зв'язків.

- обмежена пропускна здатність прикордонних переходів. Пункти пропуску через державний кордон часто функціонують в умовах перевантаження, що спричиняє значні затримки транспортних засобів, збільшення часу доставки вантажів та зниження надійності міжнародних перевезень. До основних причин належать недостатня кількість смуг руху, застаріла інфраструктура, тривалі процедури контролю та недостатній рівень координації між суміжними державами. Це негативно впливає на транзитний потенціал країни та її інтеграцію до міжнародних транспортних коридорів.

Таким чином, розвиток автомобільної транспортної інфраструктури є необхідною умовою підвищення конкурентоспроможності національної економіки та забезпечення ефективної інтеграції до міжнародного транспортного простору. Пріоритетними напрямками є модернізація дорожньої мережі, розвиток прикордонної інфраструктури та впровадження інноваційних технологій управління транспортними потоками.

[1] Кабінет Міністрів України. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : постанова від 27 груд. 2024 р. № 1550. Київ, 2024. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>.

[2] UN Decade of Sustainable Transport 2026-2035. United Nations : веб-сайт. URL: <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035>.

[3] ШИБА О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу [Текст]: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. Львів, 2017. 201 с.

[4] Чайка-Петегірич Л. Б. Мультиmodalьні та інтерmodalьні вантажоперевезення в системі міжнародної транспортної логістики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету* 2020. Вип. 33, Ч. 2, С.114-117. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-33-41>.

УДК 656.073:355

ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТЕРМІНАЛІВ В УКРАЇНІ В ВОЄННИЙ ЧАС. ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ

ORGANIZATION OF TERMINAL OPERATIONS IN UKRAINE DURING WARTIME. PROBLEMS AND CHALLENGES

докт. техн. наук Н. Б. Чернецька-Білецька,

докт. техн. наук І. О. Кириченко

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля (м. Київ)

N. B. Chernetska-Biletska, D. Sc. (Tech.), I.O. Kyrychenko, D. Sc. (Tech.)

Volodymyr Dahl East Ukrainian National University (Kyiv)

Організація роботи транспортних терміналів України у воєнний час супроводжується значними викликами. До основних проблем можна

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

С. М. Продащук, К. В. Кім Інтеграція національного та міжнародного регулювання перевезень наливних вантажів	98
В. М. Прохоров Застосування теорії супервізорного керування в архітектурі цифрових двійників сортувальних станцій	100
Г. П. Рекун Індикатори та інструменти забезпечення стійкості критичної транспортної інфраструктури	102
С. О. Семенов Тенденції розвитку транспортних вузлів у системі пасажирських перевезень	104
Ю. В. Сухолиткий, О. Е. Шандер Розвиток інтермодальних транспортних коридорів України в контексті інтеграції до європейської транспортної мережі TEN-T	106
О. Я. Тарара, Є. В. Срібна Капський маршрут як наслідок геополітичної нестабільності у світовому судноплаванні	108
І. В. Токмакова, М. В. Кондратюк Механізми державно-приватного партнерства у відновленні об'єктів міжнародної транспортної інфраструктури України	110
О. В. Фомін, О. В. Бурлуцький Оцінка несучої здатності багат шарових опорних конструкцій вантажних вагонів методами комп'ютерного моделювання	112
Д. Р. Харченко, В. Р. Борщ Дослідження механізмів розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури України на основі сценарного моделювання пріоритетного доступу	114
І. О. Хітров Розвиток автомобільної транспортної інфраструктури в умовах інтеграції до міжнародних транспортних систем	116
Н. Б. Чернецька-Білецька, І. О. Кириченко Організація роботи терміналів в Україні в воєнний час. Проблеми та виклики	119

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.