

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)

система забезпечує оперативне регулювання руху пасажирів, підвищує рівень керованості потоків та сприяє швидкому реагуванню на зміну ситуації.

У роботі також передбачено диференціацію пасажирів за сценаріями обслуговування. Виділено швидкий потік пасажирів з електронними квитками, регламентований потік пасажирів, які потребують касового обслуговування, а також спеціальні потоки маломобільних пасажирів і організованих груп. Такий підхід дозволяє підвищити ефективність обслуговування та зменшити навантаження на окремі функціональні елементи вокзалу.

Результати оцінки ефективності показали, що застосування запропонованих заходів дозволяє підвищити пропускну спроможність ключових зон вокзалу на 30...50 %, скоротити час перебування пасажирів на 25...35 % та знизити щільність потоків до 40 %. Крім того, впровадження системи динамічного управління забезпечує підвищення коефіцієнта стійкості функціонування вокзалу до 0,8 навіть у кризових режимах роботи.

Отримані результати свідчать, що основний ефект досягається не шляхом розширення інфраструктури, а завдяки оптимізації організації руху та ефективному управлінню пасажиропотоками. Запропонована технологія може бути впроваджена без значних капітальних витрат і є перспективною для використання на залізничних вокзалах в умовах нестабільних та підвищених навантажень.

УДК 656.1

ЛОГІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОЗАПЧАСТИН В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

LOGISTICS FEATURES OF ORGANIZING ROAD TRANSPORTATION OF AUTO PARTS UNDER MARTIAL LAW CONDITIONS

*канд. техн. наук М. І. Музикін, М. М. Хегай
Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)*

*М. І. Muzykin, PhD (Tech.), M. M. Khehai
University of Customs and Finance (Dnipro)*

Початок повномасштабного вторгнення на територію України докорінно змінив логістичну карту, змусивши автомобільні вантажні перевезення перетворитися на критичну «артерію» виживання економіки. Особливо вразливим виявився сектор автозапчастин, який зазнав серйозних ударів через знищення складських хабів на сході та півдні, блокування морських

портів та гострий дефіцит палива. Унаслідок цього традиційні логістичні ланцюги більше не функціонують належним чином. Оптимізація перевезень під час війни стала не просто способом знизити витрати, а стратегічною потребою. Вона забезпечує мобільність Сил оборони, підтримує волонтерські ініціативи та сприяє функціонуванню критичної цивільної інфраструктури. Необхідність цього дослідження диктується потребою створення адаптивних моделей маршрутизації, які здатні враховувати динамічні зміни безпекової ситуації, труднощі на блокпостах та пошкодження дорожнього покриття. У цих умовах запровадження цифрових рішень разом із децентралізацією складських локацій набуває вирішального значення, формуючи основу для стабільної роботи логістичної системи навіть в умовах невизначеності, викликаній бойовими діями.

Війна завдала серйозної шкоди транспортній інфраструктурі України, спричинивши пошкодження понад 25 тис. км. автомобільних доріг та сотень мостових переходів. Ця ситуація змусила перевізників обирати складніші й довші об'їзні маршрути, що, у свою чергу, значно впливає на логістичні витрати. Зокрема, збільшення протяжності маршрутів на 15-40 % призводить до більш інтенсивного зношування транспортних засобів, чим підвищує амортизаційні витрати на рухомий склад. Вимоги до адаптації логістичних процесів також торкнулися найбільших дистриб'юторських компаній, наприклад Inter Cars Ukraine, була змушена перенести свої центральні розподільчі хаби із зон активних бойових дій до західних регіонів країни. Таке рішення докорінно змінило географію організації внутрішніх рейсів, створивши нові виклики для транспортного сектору та логістичної інфраструктури загалом.

Як стверджується у дослідженні "The impact of the war on the development of freight transportation in Ukraine", запровадження воєнного стану призвело до суттєвого підвищення собівартості вантажоперевезень. Основними чинниками цього стали нестабільність цін на пальне та мастильні матеріали, а також брак кваліфікованих водіїв [1]. Наразі в умовах триваючої блокади Ормузької протоки ціни на пальне зросли ще більше та невизначеність завершення ще однієї війни, вже на Близькому Сході, продовжує чинити вплив на собівартість перевезень. У подібних умовах оптимізація процесів потребує перегляду тарифних сіток і впровадження суворого GPS-контролю для ефективного управління ресурсами.

Реорганізація імпорту запасних частин унаслідок блокування морських портів і перенаправлення вантажопотоку на автомобільні маршрути призвела до суттєвого збільшення навантаження на пункти пропуску, розташовані на західному кордоні України. Ускладнення ситуації додатково спричинили періодичні страйки польських та словацьких автоперевізників,

які спостерігалися впродовж 2023–2024 років. За даними експертів Центру транспортних стратегій, ці фактори зумовили зростання часу очікування вантажного транспорту до 10-14 діб. Хоча Угода про лібералізацію вантажних перевезень дещо спростила процедури, фізичні черги на кордоні залишаються ключовою проблемою. Це створює серйозний дефіцит запчастин для термінового використання, особливо для обслуговування військової та гуманітарної техніки. Для зменшення ризиків деякі компанії впроваджують систему еЧерга. Однак, як зазначає Міністерство розвитку громад та територій, ця система лише допомагає організувати чергу, не вирішуючи фундаментальну проблему недостатньої пропускнуєї спроможності митних пунктів у найзавантаженіші періоди. У результаті дистриб'ютори змушені коригувати свої стратегії, переходячи до створення заздалегідь сформованих запасів необхідних запчастин на прикордонних складах у Польщі або Румунії [2]. Це рішення хоч і полегшує кризові ситуації, але водночас суттєво збільшує витрати на складську логістику.

[1] Вплив війни на розвиток вантажоперевезень в Україні. URL: https://www.researchgate.net/publication/379828026_The_impact_of_the_war_on_the_development_of_freight_transportation_in_Ukraine (дата звернення: 10.04.2026)

[2] Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом: від 16.09.2022 №654. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22 (дата звернення: 10.04.2026)

УДК 656.1

ТЕХНІЧНИЙ СЕРВІС НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

TECHNICAL SERVICE ON ROAD TRANSPORT

канд. техн. наук Г. І. Нестеренко, В. В. Мороз

Український державний університет науки і технологій (м. Дніпро)

Н. І. Nesterenko, PhD (Tech.), V. V. Moroz

Ukrainian State University of Science and Technology (Dnipro)

Для сучасного бізнесу автомобільний транспорт є кровоносною системою, а для логістів ключовим інструментом забезпечення своєчасної доставки вантажів. Проте будь-яка, навіть ідеально спланована логістична схема, може зруйнуватися через одну технічну несправність на маршруті. Саме тому технічний сервіс – це не просто ремонт автомобілів, це складна система управління надійністю рухомого складу, яка гарантує безперебійність транспортного процесу. Мета технічного сервісу полягає у підтримці транспортних засобів у технічно справному стані, зниженні інтенсивності зношування деталей, попередженні відмов та несправностей,

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. П. Марченко, В. В. Макарець Використання аутсорсингу в логістичних процесах	205
В. І. Шевченко, Б. В. Мацієвський Електронні публічні торги як логістична технологія управління рухомим складом: інтеграція ProZorro.Продажі в ланцюги постачань вантажовласників	206
Є. В. Михайлов, О. В. Богданова Удосконалення технології організації пасажиропотоків на залізничних вокзалах в умовах нестабільних навантажень	208
М. І. Музикін, М. М. Хегай Логістичні особливості організації автомобільних перевезень автозапчастин в умовах воєнного стану	210
Г. І. Нестеренко, В. В. Мороз Технічний сервіс на автомобільному транспорті	212
В. О. Олексюк, О. Ю. Давиденко Удосконалення процесів інтеграції залізничного транспорту в європейські транспортно-логістичні коридори	214
О. В. Павленко, О. М. Орда Імітаційна модель процесу координації різних видів міського пасажирського транспорту у пересадочних вузлах	216
А. В. Пак, К. С. Копусь Взаємозв'язок якості онлайн-сервісу та ефективності логістики	218
А. С. Поліванцев Інноваційні страхові інструменти у міжнародних логістичних системах	220
О. В. Пономаренко, А. Л. Сумцов Застосування методів багатокритеріального аналізу для адаптивного управління безперервною експлуатацією залізничного рухомого складу	222
І. О. Понтапльов, Є. І. Куш, Ю. О. Давідіч Планування якості перевезення пасажирів у містах	224

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 60х84 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.