

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).

Харків: НТУ «ХПІ», 2019. 1002 с.

[3] Pererva P.G., Kocziszky G., Veres Somosi M. (2019) Compliance program: [tutorial]. Kharkov; Miskolc : NTU "KhPI". 689 p.

[4] Kocziszky György, Pererva P.G., Szakaly D., Somosi Veres M. (2012) Technology transfer. Kharkiv-Miskolc: NTU «KhPI». 668 p.

[5] Кобелева Т.О. Комплаєнс-безпека промислового підприємства: теорія та методи: монографія. Харків: Планета-Принт, 2020. 354с.

[6] Кравчук А. В., Перерва П. Г. Ефективність як економічна категорія // Вісник НТУ "ХПІ". Харків : НТУ "ХПІ", 2018. № 15 (1291). С. 137-143.

[7] Kosenko A.P., Kobieliava T.O., Tkachova N.P. The definition of industry park electrical products // *Scientific bulletin of Polissia*. Part 2. № 3 (11). 2017. P. 43-50.

[8] Перерва П., Кобелева Т. Теоретичні засади комплаєнс-моніторингу в системі економічної безпеки промислового підприємства // *Вісн. Нац. техн. у-ту «ХПІ» Серія: Економічні науки*. 2019. № 1. С. 65–72. URL: <https://repository.kpi.kharkov.ua/handle/KhPI-Press/44001>

[9] Перерва П.Г., Ткачова Н.П. Синергетичний ефект бенчмаркінгу конкурентних переваг // *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2011. Т. 1, №4. С. 55-66. URL: <https://repository.kpi.kharkov.ua/handle/KhPI-Press/26812>

[10] Перерва П.Г., Кобелева Т.О. Формування системи моніторингу підприємницької діяльності підприємства [Електронний ресурс] // *Економіка: реалії часу*. 2023. № 1 (65). С. 5-11.

[11] Nagy S., Pererva P.G. Compliance principles // *Universum View 9. Economics and management: conference materials*. Vinnytsia: NilanLTD, 2018. P. 89-96.

UDC (658.5:656.2):330.34

EVOLUTION OF APPROACHES TO INTER-SUBJECT INTERACTION OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

ЕВОЛЮЦІЯ ПІДХОДІВ ДО МІЖСУБ'ЄКТНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

D. Sydorets

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Д. П. Сидорець,

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

In the context of increasing complexity of logistics processes, digitalization of the economy, integration into the European transport space and the impact of military challenges, approaches to the organization and management of transport systems are changing significantly. Traditional coordination mechanisms based on sectoral or administrative management have proven to be insufficiently effective in ensuring the stability, adaptability and efficiency of the functioning of transport and logistics systems. Under such conditions, inter-subject interaction acquires strategic significance, which ensures the coordination of the interests of market participants, the coordination of material, information and financial flows, and the formation of a joint ability to respond to challenges.

Given the presence of a complex of interconnected ecosystem dysfunctions

in the areas of connectivity, flow-structural balance, synchronization, and infrastructure and resource capacity of railway transport enterprises in Ukraine, which have shown that the performance of enterprises in the industry is formed not only under the influence of the internal characteristics of individual entities, but also depends on the effectiveness of their interaction within the transport ecosystem, the study of the patterns of formation and development of inter-subject and inter-industry interaction, in particular the evolution of mechanisms for coordination, integration, and cooperation of participants in the transport process and other market entities, acquires significant practical value.

The fragmented nature of the transformation of the transport and logistics system of Ukraine with the participation of railway transport allows us to state that its evolution occurs not as a linear transition between fixed organizational models, but as an asynchronous layering of different types of interaction. The latter are formed under the influence of both long-term institutional changes associated with digitalization and integration into international transport networks, and crisis external shocks that significantly change the configuration of logistics flows and coordination mechanisms. At the same time, various organizational and coordination models of interaction function within the same transport and logistics system, including platform mechanisms (digital passenger transportation services), network logistics configurations (international transport corridors and multimodal routes), institutional and coordination structures (European initiatives and interstate mechanisms), crisis-adaptive logistics mechanisms (reorientation of flows in war conditions), infrastructure and investment forms of interaction (border terminals and logistics hubs at border crossings). The presence of such a plurality of coordination modes indicates that the ecosystem transformation of Ukrainian railway transport is unconsolidated, multi-level and uneven, and different subsystems are at different stages of ecosystem maturity and demonstrate a different speed of adaptation to changes in the external environment. In turn, the key systemic result of this transformation is the gradual formation of railway transport as a central intersectoral integration node of the transport and logistics ecosystem, which coordinates logistics flows between the agricultural sector, international carriers, state institutions and digital platforms. However, at the same time, the development of such ecosystem connections is accompanied by an increase in coordination complexity and increased institutional asymmetry, which is manifested in the gap between the speed of formation of new network interactions and the ability of management structures to ensure their coherence and stable functioning.

The above allows us to conclude that the transformation of the transport and logistics system of Ukraine as a whole and the railway industry in particular has the character of a transitional hybrid ecosystem model, in which hierarchical, network, platform and crisis-adaptive forms of coordination coexist and

interact, forming the multidimensional architecture of the transport system. At the first stage of the evolution of inter-subject interaction of railway transport enterprises, a hierarchical-regulatory model was formed and developed, representing a classical form of organization based on a rigidly centralized, vertically integrated system of administrative management, within which key management powers are concentrated at the level of the state or an authorized central body. Railway transport enterprises in this model function as operational and executive elements of a single hierarchical system, the main purpose of which is to ensure the implementation of directly established planned tasks, standards and regulations. At the same time, the managerial autonomy of the industry enterprises is significantly limited, and their activities are determined by centrally defined parameters of functioning, including tariff policy, transportation routing and technological standards. In such conditions, railway transport enterprises act as a kind of instrument for the implementation of administrative will, and not as independent subjects of economic interaction. In turn, the state and regulatory institutions perform the function of administrative control and directive management, determining the regulatory parameters of the system's functioning. Market participants, in particular cargo owners, private operators, infrastructure units and border and customs services, are in a mode of strictly regulated interaction, characterized by limited access to infrastructure, a high level of procedural formalization and minimal autonomy of decision-making. International partners are integrated fragmentarily and through separate agreed routes, without systemic coordination.

The network-coordination stage reflects a transitional stage of transformation, within which there is a gradual weakening of the dominance of the vertical hierarchy and the simultaneous formation of horizontal relationships between participants in the transport and logistics system. Within this model, railway transport enterprises acquire the characteristics of relatively independent business entities that operate in an environment of contractual relations and multi-level coordination. The role of both railway transport enterprises (from executive to partner-coordination, which involves participation in the formation and coordination of logistics chains, the distribution of functional roles and ensuring interaction with other market participants) and other stakeholders gradually transforms. In particular, the state is transformed into a coordinator of procedures and agreements, cargo owners and logistics operators acquire the status of participants in coordination processes that affect the formation of routes and transportation schedules. Private operators, in turn, receive expanded, but not yet fully equal access to the infrastructure. Ports, terminals and customs services are starting to operate in the direction of harmonizing exchange procedures and synchronizing operations. At this stage, international partners are integrated through the coordination of digital and transport corridors, which increases the connectivity

of the system. However, attention needs to be paid to maintaining a certain level of fragmentation of the transport and logistics system, which limits full integration and synchronization of activities.

In turn, the platform-integrated stage is characterized by a qualitative transition to a digital-network architecture, in which the system-forming function is performed by digital platforms and integrated information systems that ensure the unification of different types of participants into a single information and communication space. In this aspect, railway transport enterprises act as active participants in platform interaction, for which data, digital services and integrated information flows become critical resources. It is important that the activities of the industry enterprises are ensured to a greater extent not by regulatory levers, but, first of all, by platform mechanisms that ensure synchronization of processes and resources, continuous exchange of information and increased efficiency of interaction within the framework of network effects. That is, it is at this stage that railway transport enterprises are transformed into platform integrators of the communication environment. The role of the state is also transformed into a regulator of digital interaction and standards, which determines the rules for the functioning of a single information space. Market participants, including private operators, cargo owners and logistics partners, are integrated into digital services as equal users of platform solutions. Ports and terminals are moving to the model of single digital nodes, and customs and border services operate in the mode of electronic document flow and data exchange in real time. International partners, in turn, are integrated into multimodal transport and digital corridors, which forms the basis for end-to-end coordination of flows. It should be emphasized that at this stage the interdependence of participants increases, network effects arise and prerequisites are formed for the transition to new models of value creation by participants in transport and logistics cooperation.

The highest level of development of intersubjective interaction is the ecosystem-coevolutionary stage, within which the transport and logistics system acquires the features of a complex adaptive ecosystem that functions on the basis of the principles of self-organization, emergence and coevolutionary interaction. At this stage, there is a transition from the coordination of individual processes to the joint development of the entire network of participants, and the source of competitive advantages is not a separate enterprise, but the efficiency of the functioning of the ecosystem as a whole. In this model, railway transport enterprises already act as full-fledged participants in the ecosystem, which not only interact with each other, but also mutually transform under the influence of technological, institutional and market changes. Their role goes beyond operational participation and becomes that of co-creators of value, innovative practices and new institutional rules. The state plays the role of a facilitator of ecosystem development, providing institutional

conditions and principles of interaction, and not only direct management, as in previous stages. Cargo owners, operators, ports, terminals and logistics companies are integrated into common digital operational circuits, where interaction occurs through trust networks, data and common management platforms. Customs and border services are moving to risk-based management models and integrated international platforms. In turn, international partners are becoming full participants in global transport ecosystems and multimodal corridors. An important feature of this stage is that management loses its directive nature and is transformed into a distributed process of co-evolutionary interaction, where enterprises act as carriers of adaptability and sources of institutional change.

Thus, the presented evolution of inter-subject interaction of railway transport enterprises is based on the identification of four consecutive stages of cooperation development, which reflect the transformation of the architecture of relations between participants in the transport and logistics system, the change in the roles of key stakeholders and mechanisms for creating shared value in the context of digitalization and ecosystem development of enterprises in the industry. This allowed us to identify the evolutionary patterns of the development of inter-organizational relations in the railway industry and to form a conceptual vision of the transformation of railway transport enterprises from hierarchically managed structures to participants in the transport and logistics ecosystem of joint value creation.

УДК (339.138:004.738.5):656.2

ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГУ В ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

THE INTRODUCTION OF INTERNET MARKETING INTO THE OPERATIONS OF RAILWAY TRANSPORT COMPANIES

канд. екон. наук О. Ю. Александрова

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

O. Yu. Aleksandrova, PhD (Econ.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

У сучасних умовах цифровізації економіки та трансформації поведінки споживачів транспортних послуг інтернет-маркетинг стає одним із ключових інструментів підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. Для залізничної галузі, яка функціонує в умовах зростання конкуренції з боку автомобільного, авіаційного та

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

Є. О. Шимко, А. Л. Сумцов

Перспективи впровадження термографічного діагностування гальмівного високошвидкісного рухомого складу 250

Секція «Менеджмент і маркетинг на транспорті»

E. Balaka, M. Rezunenko, N. Panchenko

Methodological approaches to forecasting operating costs of railway system infrastructure components (using station infrastructure as an example) 252

O. Dykan, N. Severchenko, M. Severchenko

Communication barriers in the international logistics of Ukrainian enterprises and ways to overcome them 254

M. Korin, D. Chekhunov

Impression and value for the consumer in the context of digitalization 256

I. L. Nazarenko

The intellectual business paradigm in railway transportation: innovation and digitalization strategies 258

H. Obruch, M. Brovarnyk

Safety culture as the basis for risk management in railway companies 261

O. Prokopenko, P. G. Pererva

Risk management in logistics systems 264

D. Sydorets

Evolution of approaches to inter-subject interaction of railway transport enterprises 266

О. Ю. Александрова

Впровадження інтернет-маркетингу в діяльність підприємств залізничного транспорту 270

Л. М. Ачкасова

Модель системи управління ефективністю діяльності підприємства в умовах воєнного стану 273

М. Г. Безпарточний, О. С. Безпарточна

Маркетингова політика розподілу і збуту на транспорті 275

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.