

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).

У комплексі, створення забезпечень у залізничному транспорті є фундаментальним механізмом забезпечення фінансової стабільності та зниження ризиків. Воно дозволяє прогнозувати та покривати майбутні витрати, знижує фінансові, операційні та соціальні ризики, забезпечує оптимальне використання ресурсів та підвищує стратегічну стійкість підприємства. Умовна передбачуваність витрат та централізоване управління резервами сприяють не лише ефективності поточного фінансового менеджменту, а й створюють передумови для довгострокового розвитку залізничної галузі.

Таким чином, системне формування забезпечень виступає ключовим інструментом управління фінансовими ризиками та забезпечення стійкості підприємств залізничного транспорту у висококонкурентному та капіталоемному середовищі.

[1] Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 11 «Зобов'язання», затверджене наказом Міністерства фінансів України від 31.01.2000 № 20. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0085-00#Text>

[2] Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 37 (МСБО 37). Забезпечення, умовні зобов'язання та умовні активи URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_051#Text

[3] Цвірко О.О., Крилов Д.В. Система управління ризиками на залізничному транспорті. *Інфраструктура ринку*. Вип. 58. 2021. с. 66-71

[4] Кравченко В. В. Управління ризиками на підприємствах залізничного транспорту в умовах цифрової трансформації. *Актуальні питання економічних наук* DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.16028154>

[5] Управління ризиками. Веб-сайт: Assets. Financial Group. URL: <https://www.assets.com.ua/sistema-upravlinnya-rizikami>

УДК 656.2. 152

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОЦЕСУ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

INCREASING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE ACTIVITIES IN THE RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION ORGANIZATION PROCESS

докт. екон. наук В. І. Копитко

Львівський інститут менеджменту(м. Львів)

V. I. Kopytko, Doctor of Economic Sciences

Lviv Institute of Management (Lviv)

На сьогоднішній день спостерігається посилення конкуренції на транспортному ринку ЄС де йде інтенсивний пошук шляхів підвищення ефективності транспортних перевезень за рахунок впровадження

інновацій. В Україні в останні роки, підприємства залізничного транспорту в основному орієнтувалися на досягнення короткострокового фінансового успіху. Недостатньо приділялася увага довгостроковій перспективі у забезпеченні інноваційного розвитку, де враховувався потенціал кваліфікованих наукових та інженерно-технічних кадрів, організації НДДКР та виробничими підрозділами, що стримувало формування активної інноваційної політики.

Тому становище залізничного транспорту багато в чому визначається його здібностями адаптуватися до мінливих умов конкурентної боротьби, можливостями здійснювати активну інноваційну діяльність. Як приклад [1, с. 144], впровадження систем машинного зору для розпізнавання типів вагонів та їх призначення має низку переваг, включаючи зниження людського фактору, покращення швидкості обробки даних та підвищення точності. Системи машинного зору базуються на використанні камер, датчиків та алгоритмів обробки зображень для автоматичного аналізу візуальної інформації. Ці системи можуть розпізнавати об'єкти, ідентифікувати їх характеристики та класифікувати за різними параметрами. Залізничний транспорт генерує велику кількість даних, що можуть бути використані для аналізу та покращення процесів.

Відповідно еволюціонує та організаційно-управлінське забезпечення виробництва, дедалі більше пристосовуючись до потреб інноваційного розвитку. Чітко виражене соціальне замовлення на розробку теорії інновацій, практичних рекомендацій, щодо вдосконалення організації інноваційної діяльності на залізничному транспорті, знаходження ефективних форм зв'язку між наукою та виробництвом відчуває на собі наука управління. Однак [2, с. 13], рівень інноваційного розвитку України не у повній мірі відповідає вимогам та євроінтеграційним пріоритетам. Основними причинами поточного стану інноваційного розвитку українських підприємств є: відсутність заохочень в суб'єктів господарств до здійснення інновацій, брак коштів, відсутня підтримка з боку держави та інвестиції з боку зарубіжних інвесторів, недосконале законодавство щодо питань інноваційного розвитку країни. Тобто в умовах воєнного стану [3,с.13], Україна потребує структурної перебудови та формування оборонної стратегії, в основі якої мають бути закладені нові підходи до розвитку економіки, кредитно-фінансової сфери та інноваційної діяльності. Від правильного вибору стратегії, вчасного її впровадження, дієвих заходів підтримки інноваційної діяльності та врахування можливостей і перспектив, залежить також економічна безпека країни та її швидке відновлення.

Управлінська проблема, з якою зіштовхуються менеджери АТ «Укрзалізниця» [4, с. 193] при встановленні цін на послуги з

використання вантажних вагонів, полягає у невідповідності підходу до ціноутворення, що використовується товариством на такі послуги, вимогам ринку. Управління стратегічним ціноутворенням на послугу з використання вантажних вагонів у довгостроковій перспективі дозволить Товариству збільшити дохід від цього виду послуг за рахунок своєчасної реакції на зміну ринкової ситуації та застосування відповідного ринковим умовам підходу до встановлення ціни послуги.

Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту спрямовано на забезпечення зростаючих потреб у перевезеннях вантажів УЗ із дотриманням високих стандартів якості обслуговування споживачів. Це можливо на основі ефективного функціонування та модернізації залізничного транспорту, постійного оновлення техніки, впровадження сучасних технологій обслуговування ремонту рухомого складу, передавальних пристроїв та інфраструктури, удосконалення процесів організації праці та управління залізничним транспортом. Одним із ключових моментів у досягненні поставленої мети є створення дієвих ефективних інструментів стимулювання інноваційного розвитку галузі. Визначення ефективності інноваційної діяльності можливе на основі оцінки технічного та організаційного рівня виробництва та дозволяє приймати кваліфіковані управлінські рішення при розробці інноваційних проектів, виявляти фактори та резерви підвищення ефективності роботи підприємства. Оцінка ефективності інноваційної діяльності за допомогою системи показників, що характеризують організаційно-технічний рівень виробництва, інтелектуальні можливості персоналу, дозволяє планувати інноваційну діяльність підприємства з метою поліпшення управління та підвищення кваліфікації персоналу.

[1] Токаренко А. Підвищення ефективності сортування вантажних вагонів на сортувальних станціях за допомогою сучасних цифрових технологій. Транспортні технології в сучасних умовах: колективна монографія / заг. ред. Г.О. Примаченко. – Академія технічних наук України. – Івано-Франківськ : Видавець Кушнір Г.М. – 2024. Т1. – 212 с.

[2] Крикун, В. В. (2024). Інноваційний розвиток України: основні пріоритети та перспективи. *Здобутки економіки: перспективи та інновації*, (10). <https://doi.org/10.5281/zenodo.13896011>

[3] Пермінова, С., Ситник, Н., & Чупріна, М. (2024). Інноваційна діяльність в Україні в період воєнної агресії: тенденції та перспективи. *Економіка та суспільство*, (59). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-62>

[4] Маліцький В. В. Управління стратегічним ціноутворенням при наданні підприємством – залізничним перевізником послуг з використання вантажних вагонів. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю: 073 «Менеджмент». – Національний транспортний університет. Міністерство освіти і науки України. Київ 2023. 236 с.

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

Л. В. Дибчук Менеджмент і маркетинг транспортно-логістичних систем в умовах цифровізації	301
О. Л. Загорянська, А. О. Гаврилець Цифрова трансформація як інструмент підвищення конкурентоспроможності логістичного підприємства	303
В. С. Здреник, Р. В. Ціщик Статистичне забезпечення логістичного управління транспортними підприємствами	305
О. І. Зоріна Динамічне ціноутворення як інструмент маркетингового управління попитом на пасажирські залізничні перевезення	307
Н. Є. Каличева, О. Чабан Логістика як конкурентна перевага	310
О. М. Кібік, В. О. Котлубай Розвиток інструментів прийняття рішень у сфері відновлення елементів інфраструктури морського транспорту	311
О. Г. Кірдіна, О. Д. Стешенко Вплив створення забезпечень на фінансову стабільність та зниження ризиків на залізничному транспорті	313
В. І. Копитко Підвищення ефективності інноваційної діяльності процесу організації залізничних вантажних перевезень	317
О. В. Копитко Напрями забезпечення якості залізничних пасажирських перевезень	320
О. М. Корнєєва Трансформація бухгалтерського обліку в умовах неоіндустріалізації економіки	322
О. М. Криворучко, Є. К. Токарєв Гнучкість бізнес-процесів транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасних викликів	324

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.