

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).

комплексного поєднання сучасних технологій, аналітичних інструментів та клієнтоорієнтованих стратегій управління.

[1] Digital marketing techniques within online food retail platforms: a scoping review/ A. Gupta et al. BMC medicine. 2025. URL: <https://doi.org/10.1186/s12916-025-04553-6>

[2] Digital marketing strategies for sustainable food and beverage brands: a bibliometric systematic literature review/ V. Soodan et al. F1000Research. 2026. Vol.15. P.27. URL:<https://doi.org/10.12688/f1000research.176435.2>

УДК 656.2:338.47(477)

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ

COMPETITIVENESS OF UKRAINIAN RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES UNDER MODERN CHALLENGES

докт. екон. наук І. В. Токмакова, Є. П. Зуб

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

I. V. Tokmakova, D.Sc. (Econ.), Ye. P. Zub

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту України в сучасних умовах визначається здатністю галузі забезпечувати ефективні, безпечні та економічно доцільні транспортні послуги в умовах посилення внутрішньої та міжнародної конкуренції. Залізничний транспорт залишається базовим елементом транспортної системи держави, забезпечуючи значну частку вантажних перевезень та виконуючи важливу соціальну функцію у сфері пасажирських перевезень. Поряд з цим функціонування галузі супроводжується низкою системних проблем, що стримують її розвиток і знижують конкурентні позиції як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку транспортних послуг.

Однією з найбільш критичних проблем є високий рівень фізичного та морального зносу основних засобів. Середній рівень зношеності рухомого складу АТ «Укрзалізниця» перевищує 90 %, що суттєво впливає на швидкість, безпеку та надійність перевезень. Значна частина вантажних вагонів експлуатується понад нормативний термін, а середній вік рухомого складу перевищує 28 років при нормативному терміні експлуатації 22 роки [1]. Така ситуація зумовлює зростання витрат на ремонт та технічне обслуговування, зниження продуктивності перевезень і погіршення якості транспортних послуг.

Технологічне відставання галузі проявляється також у недостатньому

розвитку сучасної транспортної інфраструктури. В Україні фактично відсутнє високошвидкісне залізничне сполучення між великими містами, що знижує конкурентоспроможність залізниці порівняно з автомобільним та авіаційним транспортом. Значна частина колій не відповідає сучасним стандартам осьового навантаження, що обмежує використання сучасного рухомого складу та зменшує пропускну спроможність мережі.

Відставання у технологічному оновленні значною мірою пов'язане з хронічним недофінансуванням галузі. Обсяги фактичних інвестицій у модернізацію інфраструктури та рухомого складу залишаються значно нижчими за реальні потреби, що унеможлиблює системне оновлення матеріально-технічної бази та впровадження інноваційних технологій.

Серйозним фактором зниження конкурентоспроможності є також недосконалість тарифної політики. Система тарифоутворення, що історично сформувалася в умовах адміністративної економіки, характеризується наявністю крос-субсидування, за якого збиткові пасажирські перевезення компенсуються за рахунок вантажного сегмента. Завищені вантажні тарифи стимулюють перехід частини вантажопотоків на автомобільний транспорт, тоді як занижені пасажирські тарифи не дозволяють забезпечити достатній рівень оновлення пасажирського рухомого складу.

Окремою проблемою є недостатній рівень цифровізації та управлінської модернізації підприємств залізничного транспорту. Більшість інформаційних систем функціонує на основі застарілих технологічних рішень, що обмежує можливості оперативного управління перевезеннями, аналітики даних та прогнозування попиту. Наявна фрагментарність IT-інфраструктури ускладнює обмін інформацією між підрозділами та знижує ефективність управлінських рішень. Недостатній розвиток електронних сервісів та клієнтоорієнтованих платформ негативно впливає на якість обслуговування споживачів транспортних послуг.

Суттєвий вплив на розвиток підприємств галузі мають кадрові проблеми. Спостерігається дефіцит висококваліфікованих спеціалістів у сфері цифрових технологій, логістики та проєктного менеджменту. Масштабна трудова міграція та наслідки воєнного стану посилили проблему відтоку професійних кадрів, тоді як система підготовки фахівців не повною мірою відповідає сучасним вимогам ринку праці та потребам цифрової трансформації транспортної галузі.

Негативний вплив на конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту справляють також інституційні та регуляторні обмеження. Незавершеність структурних реформ, недостатній рівень демонополізації ринку та повільне впровадження європейських стандартів регулювання стримують формування конкурентного середовища. Крім

того, зберігаються корупційні ризики у сфері закупівель та реалізації інфраструктурних проєктів.

Таким чином, забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту України потребує комплексного підходу, який має поєднувати технологічну модернізацію, реформування системи управління, розвиток цифрової інфраструктури та удосконалення тарифної політики. Перспективним напрямом є також реалізація концепції «цифрової залізниці», що передбачає впровадження інтегрованих систем управління перевезеннями, активами та клієнтськими сервісами.

[1] Набок В. Реформа залізниці: чого очікувати пасажирам та бізнесу? *Економічна правда : вебсайт*. 2025. 24 груд. URL: <https://epravda.com.ua/infrastruktura/reforma-zaliznici-novi-vikliki-ta-integraciya-ukrzaliznici-do-standativ-yes-815805/>

УДК 656.2:338.24

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

ANTI-CRISIS MANAGEMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES UNDER CONDITIONS OF GLOBAL INSTABILITY

*канд. наук з держ. упр. М. В. Третьак,
канд. екон. наук І. Г. Бузецький*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

***M. Tretyak, PhD in Public Administration,
I. Buzetskyi, PhD (Econ.)***

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Залізничний транспорт виступає стратегічною основою національної економіки, забезпечуючи інтеграцію виробничої та соціальної інфраструктури держави. Умови сучасної глобальної турбулентності, зумовленої геополітичними, енергетичними та кліматичними кризами, формують суттєвий дестабілізаційний вплив на функціонування суб'єктів залізничного ринку. Екзогенні шоки у цій сфері характеризуються специфічними проявами, що визначаються природно-монопольним характером галузі, високою капіталомісткістю та значним рівнем соціального навантаження. Поряд з цим для залізничного транспорту притаманний кумулятивний характер кризових процесів: технологічні збої трансформуються у фінансові дисбаланси, тоді як інституційна невизначеність стримує реалізацію структурних реформ і модернізаційних

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

О. С. Новохацький, Л. О. Литвишко Керівництво та лідерство в системі менеджменту підприємства	348
В. О. Овчиннікова, О. Д. Носатенко Процесна вразливість підприємств залізничного транспорту	350
В. Р. Писарькова, Є. О. Гладких Оптимізація процесів управління дебіторською заборгованістю транспортного підприємства із використанням CRM-систем	352
М. А. Пічугіна, М. В. Василенко, І. П. Бумар Менеджмент якості як основа підвищення ефективності підприємства	354
А. В. Романюк Управління ресурсною ефективністю підприємств залізничного транспорту в умовах циркулярної економіки	356
О. В. Салащенко Маркетингово-орієнтований менеджмент транспортних послуг в умовах трансформації попиту	357
М. Г. Склярєнко, П. Г. Перерва Економічна безпека транспортних компаній у конкурентному середовищі	360
І. В. Соломніков, О. В. Семенцова Управління клієнтським досвідом у сфері вантажних та пасажирських перевезень	362
Д. О. Старенков Цифровий маркетинг у системі управління логістикою підприємств продовольчого ринку	365
І. В. Токмакова, Є. П. Зуб Конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту України в умовах сучасних викликів	367
М. В. Третяк, І. Г. Бузецький Антикризове управління підприємствами залізничного транспорту в умовах глобальної нестабільності	369

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.