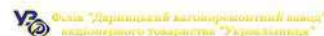


Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



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).

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-standartiv-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

перетворень. За таких умов архітектура антикризового менеджменту підприємств залізничного транспорту має ґрунтуватися на поєднанні механізмів оперативного реагування із системою довгострокового стратегічного управління, орієнтованого на забезпечення стійкості та адаптивності залізничної галузі.

Антикризове управління підприємствами залізничного транспорту є системою управлінських рішень і методів, спрямованих на діагностику, попередження та подолання кризових явищ, а також забезпечення стабільного функціонування галузі в умовах нестабільного середовища [1].

Модель антикризового управління охоплює п'ять основних етапів: діагностику ключових показників; ідентифікацію загроз; розроблення сценаріїв; реалізацію антикризових заходів; оцінювання результативності та коригування стратегії.

Архітектура концептуальної моделі подолання кризових явищ на підприємствах залізничного транспорту передбачає виокремлення трьох взаємопов'язаних рівнів управління, взаємодія яких забезпечує комплексність антикризового впливу та підвищення адаптивності галузі до зовнішніх і внутрішніх викликів.

Стратегічний рівень передбачає формування антикризової стратегії, що включає диверсифікацію джерел доходів (розвиток вантажних перевезень, логістичних послуг, оренди інфраструктури), оптимізацію мережі маршрутів та залучення довгострокових інвестицій для модернізації рухомого складу.

Тактичний рівень охоплює реструктуризацію боргових зобов'язань, оптимізацію витрат через впровадження енергозберігаючих технологій, цифровізацію операційних процесів та перегляд тарифної політики.

Оперативний рівень передбачає негайне реагування на кризові ситуації: перерозподіл рухомого складу, аварійне фінансування критичних вузлів, координацію з органами державної влади та інформаційне забезпечення стейкхолдерів.

В умовах глобальної нестабільності ефективність антикризового управління підприємствами залізничного транспорту забезпечується застосуванням комплексу спеціалізованих інструментів.

Цифровізація та технологічна модернізація є ключовим напрямом підвищення стійкості: впровадження систем предиктивної аналітики дозволяє знизити кількість позапланових відмов обладнання на 25–40 %, а автоматизація диспетчерського управління – підвищити пропускну спроможність на 15–20%. Застосування технологій штучного інтелекту для оптимізації розкладів руху та управління запасами запасних частин скорочує операційні витрати на 10–18%.

Фінансові інструменти антикризового управління включають: механізми державно-приватного партнерства для фінансування

інфраструктурних проєктів; випуск інфраструктурних облігацій із державними гарантіями; реструктуризацію кредитного портфеля через конверсію короткострокових зобов'язань у довгострокові; формування стабілізаційних фондів для покриття сезонних і циклічних коливань доходів.

Інституційні інструменти передбачають реформування корпоративного управління за принципами OECD, запровадження незалежного регулятора галузі, розмежування функцій управління інфраструктурою та перевізної діяльності відповідно до директив ЄС, а також розвиток управління ризиками на основі стандарту ISO 31000.

Таким чином, антикризове управління підприємствами залізничного транспорту в умовах глобальної нестабільності має базуватись на системному, багаторівневому підході, що поєднує стратегічні, тактичні та оперативні інструменти. Ключовими напрямками підвищення антикризової стійкості є цифровізація операційних процесів, диверсифікація джерел фінансування та реформування корпоративного управління.

[1] Токмакова І. В., Панченко Н. Г., Кургузова М. Ю. Розроблення антикризової стратегії підприємства в умовах цифрової трансформації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2021/2022. № 76-77. С. 71-80.

УДК 658.15:330.341.1

ІННОВАЦІЙНІ ДРАЙВЕРИ ПЛАНУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОВІСТЮ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

INNOVATIVE DRIVERS OF PLANNING AND PROFITABILITY MANAGEMENT OF AN INDUSTRIAL ENTERPRISE

канд. екон. наук Ю. М. Уткіна

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Y. M. Utkina, PhD in Economics

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

У сучасних умовах розвитку економіки питання планування та управління прибутковістю промислових підприємств набуває особливої актуальності. Посилення конкуренції, зростання вартості ресурсів, нестабільність ринкового середовища та зміна споживчих уподобань формують нові вимоги до системи управління підприємством. За таких умов прибуток виступає не лише фінансовим результатом діяльності, а й показником ефективності використання ресурсів, якості управління та здатності підприємства адаптуватися до змін зовнішнього середовища.

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. А. Пічугіна, М. В. Василенко, І. П. Бумар Менеджмент якості як основа підвищення ефективності підприємства	351
А. В. Романюк Управління ресурсною ефективністю підприємств залізничного транспорту в умовах циркулярної економіки	353
О. В. Салащенко Маркетингово-орієнтований менеджмент транспортних послуг в умовах трансформації попиту	354
М. Г. Скляренко, П. Г. Перерва Економічна безпека транспортних компаній у конкурентному середовищі	357
І. В. Соломніков, О. В. Семенцова Управління клієнтським досвідом у сфері вантажних та пасажирських перевезень	359
Д. О. Старенков Цифровий маркетинг у системі управління логістикою підприємств продовольчого ринку	362
І. В. Токмакова, Є. П. Зуб Конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту України в умовах сучасних викликів	364
М. В. Третяк, І. Г. Бузецький Антикризове управління підприємствами залізничного транспорту в умовах глобальної нестабільності	366
Ю. М. Уткіна Інноваційні драйвери планування та управління прибутковістю промислового підприємства	368
І. В. Федотова, О. О. Пучков Стейкхолдерські відносини та соціальна відповідальність транспортно-логістичних підприємств	370
І. В. Федотова, Є. М. Холодков Корпоративна культура транспортно-логістичних підприємств як чинник сталого розвитку в умовах глобальних трансформацій	372

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.