

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).

поширення кризових явищ та зростання технологічної нерівності між країнами. У зв'язку з цим особливого значення набуває стратегічне управління, яке дозволяє своєчасно ідентифікувати потенційні загрози та формувати довгострокові пріоритети розвитку.

Отже, в умовах неоіндустріалізації та глобалізації управління соціально-економічними системами набуває якісно нового змісту. У центрі сучасної моделі розвитку перебуває людина як головний носій знань та інноваційного потенціалу, тоді як технології виступають інструментом підвищення ефективності економічних процесів. Досягнення стійкого розвитку потребує поєднання економічних, соціальних та технологічних пріоритетів, а також формування адаптивної системи управління, здатної ефективно реагувати на виклики глобального середовища. Саме інтеграція людського капіталу, цифрових технологій та сучасних управлінських підходів формує основу конкурентоспроможності соціально-економічних систем у XXI столітті.

[1] Богашко О. Л. Соціально-економічна сутність інтелектуального капіталу та його роль в забезпеченні інноваційного розвитку національної економіки. *Економіка та держава*. 2014. №9. С. 20–22. URL: <https://dspace.udpu.edu.ua/handle/6789/3536> (дата звернення: 31.05.2026).

[2] Гудзь М. В. Трансформація практики управління соціально-економічними системами в умовах загострення кризових явищ. *Mechanism of an Economic Regulation*. 2023. № 2(100). С. 36–40. DOI: <https://doi.org/10.32782/mer.2023.100.06>

[3] Державна служба статистики України : офіційний вебсайт. URL: <https://stat.gov.ua> (дата звернення: 31.05.2026).

[4] Мельник Л. Г. Сучасні тренди розвитку соціально-економічних систем. *Mechanism of an Economic Regulation*. 2020. № 1(87). С. 9–27. DOI: <https://doi.org/10.21272/mer.2020.87.00>

УДК 351.863:656.2

ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ФІНАНСОВУ БЕЗПЕКУ ДЕРЖАВИ

THE IMPACT OF RAILWAY TRANSPORT ON THE FINANCIAL SECURITY OF THE STATE

канд. екон. наук Д. І. Бойко

Український державний університет залізничного транспорту(м. Харків)

D.I. Boyko, PhD (Econ.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Залізничний транспорт є одним із ключових елементів економічної системи держави та безпосередньо впливає на її фінансову безпеку. В Україні залізницею перевозиться близько 60–65 % вантажів та понад 35 % пасажирів від загального обсягу внутрішніх перевезень. Саме залізничний

транспорт забезпечує функціонування стратегічних галузей економіки – металургії, аграрного сектору, енергетики та промисловості. Через залізницю щорічно транспортуються мільйони тонн зерна, руди, вугілля, нафтопродуктів і металу, які формують значну частину експортних доходів держави та валютних надходжень до бюджету [1].

Вплив залізничного транспорту на фінансову безпеку держави проявляється насамперед у забезпеченні стабільності бюджетних надходжень. Укрзалізниця належить до найбільших державних компаній країни та щороку сплачує десятки мільярдів гривень податків і зборів. До початку повномасштабної війни підприємство входило до переліку найбільших платників податків України, а його внесок у ВВП держави оцінювався у декілька відсотків. У 2023–2024 роках, навіть в умовах воєнного стану, залізниця залишалася критично важливим джерелом підтримки економіки, забезпечуючи понад 70 % експортної логістики країни після блокування частини морських шляхів.

Фінансова безпека держави значною мірою залежить від безперервності логістичних процесів. Затримка перевезень або руйнування залізничної інфраструктури призводять до прямих економічних втрат. Наприклад, зниження швидкості доставки вантажів лише на 10–15 % може спричинити мільярдні збитки для експортерів через зрив контрактів, підвищення собівартості продукції та втрату зовнішніх ринків. Крім того, пошкодження залізничних вузлів і мостів потребує значних державних витрат на відновлення, що створює додатковий тиск на бюджет і державні фінанси. Однак, використання аналітики Big Data та штучного інтелекту для оптимізації маршрутів і управління процесами стало важливим трендом в логістиці. Це сприяло підвищенню ефективності логістичних операцій [2].

Важливим аспектом є також інвестиційна функція залізничного транспорту. Україна є географічно вигідним і важливим транзитним пунктом, має потенціал для розвитку транспортної інфраструктури, включаючи будівництво нових доріг, мостів та залізниць [3]. За оцінками міжнародних економічних організацій, модернізація транспортної інфраструктури здатна збільшити економічне зростання країни на 1–2 % ВВП щорічно. Водночас недостатній рівень фінансування залізниці, зношеність рухомого складу, яка в окремих сегментах перевищує 80 %, та дефіцит інвестицій створюють ризики для економічної стабільності держави.

Особливо важливу роль залізничного транспорту стала під час війни. Саме залізниця забезпечила евакуацію мільйонів громадян, перевезення гуманітарної допомоги, військової техніки та критично важливих вантажів. Без стабільного функціонування залізничної системи держава зазнала б значно більших економічних втрат, а рівень фінансової нестабільності суттєво зріс би. Таким чином, залізничний транспорт є не

лише складовою транспортної системи, а й стратегічним чинником фінансової безпеки держави, який забезпечує стійкість економіки, стабільність бюджетних надходжень, підтримку експорту та здатність країни протистояти внутрішнім і зовнішнім загрозам.

[1] Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/>.

[2] 2 Виклюк, М. Петлін, К. Якимович, А. (2025). Місце та роль транспортно-логістичної інфраструктури України у транспортно-логістичних процесах ЄС. *Herald of Lviv University of Trade and Economics Economic sciences*. 68-75. <https://doi.org/10.32782/2522-1205-2025-83-08>.

[3] 3 Материнська, О., Пустова, П. (2024). Відновлення та розвиток: інвестиційні перспективи України після війни. *Економіка та суспільство*, (64). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-28>.

УДК 351:656

ЛОГІСТИКА В СИСТЕМІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ

LOGISTICS IN THE PUBLIC ADMINISTRATION SYSTEM

канд. екон. наук І. В. Волохова

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

I. V. Volokhova, PhD (Econ.)

Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)

У сучасних умовах трансформації державного управління, зумовлених глобалізаційними процесами, цифровізацією економіки та викликами воєнного часу, особливого значення набуває підвищення ефективності функціонування публічних інституцій. Традиційні підходи до управління ресурсами, інфраструктурою та наданням публічних послуг потребують переосмислення з позицій системності, інтегрованості та адаптивності.

Одним із перспективних напрямів удосконалення публічного управління є впровадження логістичного підходу, який дозволяє забезпечити ефективне управління потоками ресурсів, інформації та послуг. Логістика, як міждисциплінарна сфера знань, сприяє підвищенню узгодженості управлінських рішень, оптимізації витрат і формуванню стійких територіальних систем.

Особливої актуальності дослідження ролі логістики набуває в умовах необхідності відновлення інфраструктури, забезпечення безперервного функціонування економіки та підвищення якості публічних послуг. Це зумовлює потребу у науковому обґрунтуванні інтеграції логістичних інструментів у систему публічного управління як важливого чинника її модернізації та розвитку.

Сучасний етап розвитку України характеризується зростанням вимог до ефективності публічного управління, особливо в умовах воєнного стану,

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

Ю. А. Шевченко, В. М. Бредіхін
Автоматизація бізнес-процесів: агентний підхід 460

**Секція «Управління соціально-економічними системами в умовах
неоіндустріалізації та глобалізації (людина, технології, економіка)»**

T. Vako, P. G. Pererva
Human capital in the context of digital transformation of the economy 463

K. V. Kyrychenko
Psychophysiological features of the manifestation of “fight, run,
freeze” reactions in sailors in extreme situations of professional activity 465

S. Nagy, P. G. Pererva
Change management in the context of technological transformations 468

M. Sandul
Nearshoring as a corporate logistics strategy for enhancing supply
chain resilience 470

M. Veres Somosi, P. G. Pererva
The role of education and science in the formation of an innovative
economy 473

Lu Yuxin, O. O. Kravchenko
Low altitude economy as a new paradigm of spatial and industrial
development 475

О. О. Бела
Особливості чинників мотивації відповідальної поведінки
персоналу в умовах тривалих системних криз 477

Л. М. Близнюк, К. В. Кім
Психолого-педагогічні аспекти підготовки фахівців
транспортної галузі в умовах цифрової трансформації 479

І. О. Богашко, О. Л. Богашко
Інтеграція людського капіталу та цифрових технологій в
управлінні соціально-економічним розвитком 480

Д. І. Бойко
Вплив залізничного транспорту на фінансову безпеку держави 483

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.