

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).

зміну результативного показника.

З точки зору практичної значущості розроблений підхід дозволяє фінансовим аналітикам та менеджерам підприємств:

- отримувати оперативні багатоваріантні прогнози (оптимістичний, реалістичний, стресовий);

- визначати «запас міцності» підприємства за різних сценаріїв зміни факторів (девальвація, інфляція, блекаути, зміна продуктивності);

- приймати обґрунтовані тактичні рішення в реальному часі в умовах високої невизначеності.

Науково-методичний підхід до прогнозування на основі даних детермінованого факторного аналізу є стрес-стійкою альтернативою класичним економетричним моделям в умовах воєнної та поствоєнної економіки України. Він забезпечує необхідну точність, достовірність та адаптивність управлінських рішень, дозволяючи підприємствам зберігати фінансову стійкість у довгостроковій перспективі.

[1] Калабухін Ю.Є. Науково-методичний підхід до прогнозування на основі детермінованого факторного аналізу / Ю.Є. Калабухін, О.І. Зоріна, Є.О. Білогуров // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДУЗТ, 2026. – Вип. 93. – С. 256-267. <https://doi.org/10.18664/btie.93.357161>

[2] Півторак М.В., Музиченко О.М. Методи прогнозування чистого прибутку підприємства. *Економіка та держава*. 2021. № 1. С. 124–129. URL: 10.32702/2306-6806.2021.1.124

[3] Височин І.В., Передерій Т.С. Антикризове фінансове прогнозування в системі забезпечення сталого розвитку підприємства. *Економічна наука. Інвестиції: практика та досвід*. 2024. №20. С. 34-39. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.20.34>

[4] Леонтюк-Мельник О.В. Захарчук Д. Економетричне моделювання для аналізу та прогнозування основної діяльності підприємства. *Галицький економічний вісник Тернопільського національного технічного університету*. 2016. № 2(51). С. 164-171.

[5] Юнацький М.О. Огляд сучасних методів прогнозування фінансового стану підприємства. *Ефективна економіка*. 2018. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6232>

УДК 656.2:004.9:338.4

**СЦЕНАРНЕ УПРАВЛІННЯ ЦИФРОВИМИ МЕХАНІЗМАМИ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОСЛУГ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**SCENARIO MANAGEMENT OF DIGITAL MECHANISMS FOR THE
COMPETITIVENESS OF SERVICES OF RAILWAY TRANSPORT
ENTERPRISES**

А. Ю. Ковальов

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

A. Yu. Kovalov

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Сценарне управління цифровими механізмами потрібне підприємствам залізничного транспорту для роботи з різними станами ринку, а не з

єдиним прогнозом. У залізничній сфері цифрове рішення має цінність тоді, коли зберігає управлінський ефект за зміни попиту, ресурсних обмежень, стану інфраструктури і ризикового середовища. Через це пріоритет цифрового механізму доцільно перевіряти у базовому, обмежувальному та відновлювально-інтеграційному сценаріях.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року орієнтує галузь на відновлення, цифровізацію, інтеграцію з європейським транспортним простором і підвищення ефективності транспортної системи [1]. У сценарній постановці ці орієнтири переносяться у вибір конкретних цифрових механізмів: електронного документообігу, кабінету вантажовласника, відстеження вагонів і вантажів, цифрової координації стиків, предиктивної та сценарної аналітики, цифрового сервісу пасажирів. Кожен із них впливає на різні параметри послуги. Документообіг скорочує час погодження. Відстеження зменшує інформаційну невизначеність. Координація стиків підтримує взаємодію зі станціями, терміналами, портами й автомобільним плечем, а предиктивна аналітика допомагає заздалегідь бачити вузькі місця.

Базовий сценарій передбачає поступове пристосування системи до нової структури попиту за збереження фінансових обмежень. У ньому підприємства залізничного транспорту працюють у відносно стабілізованій конфігурації потоків, де основну конкурентну вагу мають масові вантажі, регулярні пасажирські напрями, портові та прикордонні відправлення. Пріоритет отримують цифрова координація стиків, електронний документообіг, відстеження вагонів і вантажів та кабінет вантажовласника. Їхній ефект проявляється у скороченні часу між заявкою, погодженням, подачею рухомого складу, термінальною операцією і завершенням перевезення.

Обмежувальний сценарій виникає за посилення воєнних ризиків, пошкодження ділянок, нестачі ресурсу, нерівномірного попиту і зростання витрат. У такому середовищі цифрові рішення оцінюються через здатність швидко показати відхилення, підказати резервний маршрут, уточнити статус вантажу і зменшити втрати від несвоєчасної інформації. Перший план займають сценарна аналітика, предиктивне прогнозування вузьких місць, відстеження вагонів і цифрова координація стиків. Пасажирський цифровий сервіс у цьому сценарії має інший зміст: він підтримує комунікацію на соціально чутливих, евакуаційних і прифронтових маршрутах.

Відновлювально-інтеграційний сценарій пов'язаний з активізацією відбудови, зростанням міжнародних і портових потоків, а також із посиленням вимог до прозорості перевізного процесу. Тут першочергову роль отримує електронний документообіг, оскільки міжнародні ланцюги потребують швидкої роботи з даними, митними процедурами і відповідальністю учасників. Досвід UIC RailData демонструє практичне значення цифрового обміну даними щодо накладних, статусу вагонів і

взаємодії залізничних операторів [2]. Для підприємств залізничного транспорту це означає потребу узгоджувати залізничну ділянку з терміналом, портом, автомобільним плечем і зовнішнім клієнтом.

Порівняння сценаріїв дозволяє сформувавши черговість запровадження цифрових механізмів. До першої черги варто віднести рішення з швидким сервісним ефектом: електронний документообіг, відстеження вагонів і вантажів, цифровий кабінет вантажовласника. Друга черга має охоплювати цифрову координацію стиків, предиктивну аналітику і цифровий сервіс пасажирів, оскільки ці механізми потребують глибокого обміну даними між підрозділами та зовнішніми учасниками перевезення. Третя черга пов'язана зі сценарною аналітикою як регулярною функцією стратегічного управління мережею, інвестиціями, ремонтами і сервісними пріоритетами. Європейська політика цифровізації транспорту також підкреслює значення обміну даними, синхронізації видів транспорту та безпечнішої організації мобільності [3].

Отже, сценарне управління переводить цифровізацію послуг підприємств залізничного транспорту у площину перевірюваних рішень. Базовий сценарій орієнтує цифрові механізми на стабілізацію сервісного ланцюга, обмежувальний сценарій підсилює прогнозування і контроль ризиків, а відновлювально-інтеграційний сценарій висуває на перший план документообіг, стики, дані та взаємодію з партнерами. За такого розподілу цифрова дорожня карта підтримує конкурентоспроможність залізничної послуги у різних траєкторіях розвитку ринку.

[1] Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-%D0%BF>.

[2] UIC. RailData. URL: <https://uic.org/special-groups/raildata/>.

[3] European Commission. Digitalising transport: towards smart and sustainable mobility. URL: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/digitalisation-mobility>.

УДК 005.96:331.101.3

**МОРАЛЬНЕ ЛІДЕРСТВО В МОТИВАЦІЇ ПРАЦІВНИКІВ:
МОЖЛИВІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ ПОГЛЯДУ НА ПОТРЕБИ
ЛЮДИНИ В. ФРАНКЛА**

**MORAL LEADERSHIP IN EMPLOYEE MOTIVATION: THE
POSSIBILITY OF APPLYING V. FRANKL'S PERSPECTIVE ON
HUMAN NEEDS**

докт. екон. наук В. В. Компанієць

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

V. V. Kompaniets, D.Sc. (Econ.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Середовище діяльності сучасного вітчизняного бізнесу є досить складним: полісистемна криза, війна, невизначеність. В таких умовах

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. С. Заславська Ціннісно-орієнтоване управління як основа взаємодії зі стейкхолдерами закладу вищої освіти | 507 |
| О. І. Зоріна, Є. О. Білогуров Інтеграція детермінованого факторного аналізу та прогнозування на основі часових рядів в умовах економічної турбулентності | 509 |
| А. Ю. Ковальов Сценарне управління цифровими механізмами конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту | 511 |
| В. В. Компанієць Моральне лідерство в мотивації працівників: можливість застосування погляду на потреби людини В. Франкла | 513 |
| О. В. Корват Формування ефективної системи стимулювання зеленого переходу в умовах євроінтеграції | 516 |
| Н. О. Кошляк Соціально-економічні трансформації українського суспільства в історичній ретроспективі та сучасні виклики глобалізації | 518 |
| В. І. Куделя, В. Г. Яковенко Резильєнтність підприємств залізничної галузі як інструмент протидії вигоранню | 520 |
| Н. П. Левковець Стратегічні підходи до забезпечення продовольчої безпеки в умовах сучасних викликів | 522 |
| Н. М. Лисьонкова, О. А. Єрмоленко Управління борговим навантаженням домогосподарств за допомогою цифрових фінансових інструментів | 524 |
| Ж. В. Максименко Стримуючі фактори інтелектуально-інноваційного розвитку національної економіки | 526 |

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.