

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

З МАТЕРІАЛАМИ VII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

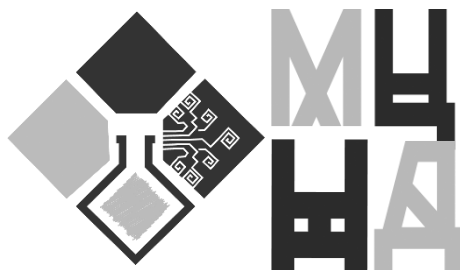
22 ТРАВНЯ 2026 РІК

М. ПОЛТАВА, УКРАЇНА

**«ПЕРІОД ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ
В СВІТОВІЙ НАУЦІ: ЗАДАЧІ ТА ВИКЛИКИ»**



ЗБІРНИК НАУКОВИХ
ПРАЦЬ З МАТЕРІАЛАМИ
VII МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ



ПЕРІОД ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В СВІТОВІЙ НАУЦІ: ЗАДАЧІ ТА ВИКЛИКИ

| 22 травня 2026 рік
м. Полтава, Україна

Вінниця, Україна
«UKRLOGOS Group»
2026

Організація, від імені якої випущено видання:

ГО «Міжнародний центр наукових досліджень»

Номер запису організації в Єдиному реєстрі громадських об'єднань: 1499141.

Голова оргкомітету: Сотник С.Г.

Верстка: Кохан Д.

Дизайн: Бондаренко І.В.

Рекомендовано до видання Вченою Радою Інституту науково-технічної інтеграції та співпраці. Протокол № 19 від 21.05.2026 року.



Конференцію зареєстровано Державною науковою установою у сфері управління Міністерства освіти і науки «Український інститут науково-технічної експертизи та інформації» в базі даних науково-технічних заходів України на поточний рік та бюлетені «План проведення наукових, науково-технічних заходів в Україні» (**Посвідчення № 168 від 26.01.2026**).

Збірник наукових праць з матеріалами конференції видано офіційно суб'єктом видавничої справи зі **Свідоцтвом ДК № 7860 від 22.06.2023**.

Матеріали конференції знаходяться у відкритому доступі на умовах ліцензії Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-SA 4.0).

П 26 **Період трансформаційних процесів в світовій науці: задачі та виклики:** збірник наукових праць з матеріалами VII Міжнародної наукової конференції, м. Полтава, 22 травня, 2026 р. / Міжнародний центр наукових досліджень. — Вінниця: ТОВ «УКРЛОГОС Груп, 2026. — 566 с.

ISBN 978-617-8582-46-3

DOI 10.62731/mcnd-22.05.2026

Викладено матеріали учасників VII Міжнародної наукової конференції «Період трансформаційних процесів в світовій науці: задачі та виклики», яка відбулася 22 травня 2026 року у місті Полтава.

УДК 082:001

© Колектив учасників конференції, 2026

© ГО «Міжнародний центр наукових досліджень», 2026

ISBN 978-617-8582-46-3

© ТОВ «УКРЛОГОС Груп», 2026

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ I. ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ, МАКРО- ТА РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

GLOBALIZATION OF THE ECONOMY – IN THE CONTEXT OF ECONOMIC POLICY Rostomov M., Shavshishvili T.	16
ІНСТРУМЕНТИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СТІЙКІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ У КОНТЕКСТІ ЦИРКУЛЯРНОЇ ЕКОНОМІКИ Метіль Т.	20
ФОРМУВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРУ ПОЛТАВСЬКОЇ ОБЛАСТІ ПРИДНІПРОВ'Я Ляшенко В. І., Лазаренко Д. О., Рогоза М. Є., Землянкін А. І., Іванов С. В.	24
ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ЯК ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ ЛЮДСТВА Камінський Л.-Р. Ю.	33

СЕКЦІЯ II. ПІДПРИЄМНИЦТВО, ТОРГІВЛЯ ТА СФЕРА ОБСЛУГОВУВАННЯ

АЛГОРИТМ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ СТАЛИМ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННОЇ СФЕРИ Поплавський Е. В.	36
ВПЛИВ РЕАЛІЗАЦІЇ КРЕАТИВНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ НА ЇХНЮ ЗДАТНІСТЬ ДО ІНТЕГРАТИВНОГО РОЗВИТКУ Ємельянов О. Ю., Козик А. В.	39
ФОРМУВАННЯ АДАПТИВНИХ МЕХАНІЗМІВ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ВОЄННИХ ВИКЛИКІВ Князь О. В.	42

СЕКЦІЯ III. ФІНАНСИ ТА БАНКІВСЬКА СПРАВА; ОПОДАТКУВАННЯ, ОБЛІК І АУДИТ

ВІЙСЬКОВИЙ ЗБІР У СИСТЕМІ ПОДАТКОВИХ ПЛАТЕЖІВ УКРАЇНИ Галич Д. С.	44
ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОКУМЕНТООБІГУ ТА БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ В ОРГАНАХ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ Фараджова Г. М.	48

МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМ АНТИФРОД-МОНІТОРИНГУ НА ОСНОВІ НЕЙРОННИХ МЕРЕЖ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ОПЕРАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ КОМЕРЦІЙНИХ БАНКІВ Юрчак Ю. І.	52
ОРГАНІЗАЦІЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ДІЯЛЬНОСТІ АГРАРНОГО ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ Дроздик І. А.	55
ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІЗУ ПОТОЧНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ НЕПРИБУТКОВИХ ОСВІТНІХ УСТАНОВ Моргун С. О.	60
ПОДАТОК НА ПРИБУТОК ПІДПРИЄМСТВ: ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ОБ'ЄКТА ОПОДАТКУВАННЯ В УМОВАХ ВОЄННОЇ ЕКОНОМІКИ Галич Д. С.	67
ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ФОРМУВАННЯ ОБЛІКОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВ У КРАЇНАХ ЄС ТА УКРАЇНІ Мартиненко О. В.	70
ТЕНДЕНЦІЇ ФОРМУВАННЯ ПОДАТКОВИХ НАДХОДЖЕНЬ ДО БЮДЖЕТУ УКРАЇНИ Бондаренко А. В.	73

СЕКЦІЯ IV.

МАРКЕТИНГОВА ТА ЛОГІСТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ

BRAESS'S PARADOX IN MULTI-CHANNEL ADVERTISING: WHEN ADDING CHANNELS REDUCES CONVERSION PERFORMANCE Ivitskiy I.	76
NEUROMARKETING AND ARTIFICIAL INTELLIGENCE AS TOOLS FOR PERSONALISING THE CONSUMER EXPERIENCE IN UKRAINE'S E-COMMERCE Zelenina Y.	79
БРЕНД ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА ЯК ІНСТРУМЕНТ МІЖНАРОДНОГО МАРКЕТИНГУ Д'яченко М. В.	84
ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ МАРКЕТИНГОВИМИ КОМУНІКАЦІЯМИ НА B2B-РИНКУ Мироніна В. В.	87

СЕКЦІЯ V.

МЕНЕДЖМЕНТ, ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ

STRATEGIC CHALLENGES AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF THE UKRAINIAN IT SECTOR UNDER CONDITIONS OF ECONOMIC INSTABILITY Kot O.	90
---	----

ФОРМУВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРУ ПОЛТАВСЬКОЇ ОБЛАСТІ ПРИДНІПРОВ'Я

Ляшенко Вячеслав Іванович

д-р. екон. наук, професор завідувач відділу
Інститут економіки промисловості НАН України, Україна

Лазаренко Дмитро Олександрович

д-р. екон. наук, професор, провідний науковий співробітник
Інститут економіки промисловості НАН України, Україна

Рогоза Микола Єгорович

д-р. екон. наук, професор, провідний науковий співробітник
Інститут економіки промисловості НАН України, Україна

Землянкин Анатолій Іванович

канд. екон. наук, провідний науковий співробітник,
Інститут економіки промисловості НАН України, Україна

Іванов Сергій Володимирович

д-р. екон. наук, професор, старший науковий співробітник,
Придніпровський наук. центр НАН України та МОН України, Україна

Полтавська область займає площу близько 28,7 тис. км² та розташована у центральній-східній частині України, формуючи важливий вузол між сходом, центром і півднем країни. Геоелекономічне положення регіону забезпечує інтеграцію в основні національні та міжнародні транспортні коридори, що поєднують промислові регіони сходу з центральною та західною частинами держави, а також з чорноморськими портами. Через територію області проходять міжнародні автомобільні маршрути державного значення, зокрема магістралі М-03 (Київ–Полтава–Харків–Довжанський), яка є частиною європейського маршруту Е40, та М-22 (Полтава–Кременчук–Олександрія), що забезпечують транзитні перевезення між ключовими промисловими центрами. Важливу роль відіграє також транспортний напрям у бік Дніпра та південних морських портів, що дозволяє забезпечувати оперативне переміщення аграрної та промислової продукції [1]. Обласний центр — місто Полтава — має вигідне транспортне положення на перетині автомобільних та залізничних магістралей. Місто Кременчук, своєю чергою, є одним із ключових індустріальних і логістичних центрів регіону, з розвиненою промисловою базою та виходом до річкового

транспорту на Дніпрі. Наявність річкової інфраструктури формує додатковий потенціал для розвитку мультимодальних перевезень, що особливо актуально в умовах оптимізації логістичних витрат і диверсифікації маршрутів експорту. Залізнична мережа області забезпечує сполучення з промисловими регіонами сходу, центром країни та морськими портами. В регіоні функціонують великі вантажні станції та вузли, що обслуговують перевезення зерна, нафтопродуктів, металопродукції та машинобудівної продукції. Висока концентрація агропромислового виробництва формує стабільний попит на залізничні перевезення масових вантажів, що створює основу для розвитку спеціалізованої зернової та агрологістики. Автомобільна мережа області є розгалуженою та охоплює як дороги державного значення, так і регіональні та місцеві маршрути, що забезпечують доступність територіальних громад та інтеграцію виробничих майданчиків у загальнонаціональну транспортну систему. Наявність мостових переходів через Дніпро у Кременчуці має стратегічне значення для безперервності логістичних ланцюгів. Разом з тим, частина інфраструктури потребує модернізації, цифровізації управління транспортними потоками та інтеграції до європейських стандартів TEN-T. Сукупність географічного положення, автомобільних, залізничних і річкових активів створює передумови для формування мультимодального логістичного кластеру Полтавської області. Такий кластер може поєднати агропромисловий комплекс, видобувну галузь, машинобудування та переробну промисловість у єдину систему з високою доданою вартістю, орієнтовану на внутрішній ринок та експорт. У контексті післявоєнного відновлення економіки розвиток транспортно-логістичного кластеру набуває стратегічного значення як елемент зміцнення економічної безпеки регіону, підвищення інвестиційної привабливості та створення нових робочих місць. Полтавська область завдяки своєму центральному положенню в Україні володіє суттєвими передумовами для формування мультимодального логістичного кластеру. Регіон поєднує розвинену автомобільну та залізничну інфраструктуру з річковими можливостями Кременчука, що створює основу для інтеграції різних видів транспорту в єдину систему перевезень. Через область проходять ключові транспортні артерії національного значення, зокрема магістраль М-03 (частина європейського маршруту Е40), яка забезпечує сполучення Києва з Харковом та східними регіонами, а також М-22, що поєднує Полтаву з Кременчуком і промисловими центрами півдня. Така конфігурація робить область природним транзитним вузлом для переміщення вантажів між сходом, центром і півднем країни. Вагомий кластерний потенціал формує агропромисловий сектор області. Полтавщина входить

до числа лідерів за виробництвом зернових та олійних культур, що генерує значні обсяги вантажів для зберігання, переробки та експорту. На території області функціонують десятки елеваторів і зерносховищ із розвиненою інфраструктурою, значна частина яких має залізничні під'їзні колії та сучасне обладнання для сушіння, очищення та лабораторного контролю якості продукції. Це створює основу для формування агрологістичного сегмента мультимодального кластеру, де виробники, трейдери, логістичні оператори та транспортні компанії можуть працювати в межах інтегрованих ланцюгів доданої вартості. Додатковим фактором зростання попиту на логістичні послуги є концентрація промислових підприємств у Кременчуці та Полтаві, зокрема в галузях машинобудування, нафтопереробки, виробництва будівельних матеріалів і харчової промисловості. Наявність великих вантажовідправників і вантажоотримувачів формує стабільний внутрішній попит на мультимодальні рішення. Річкова інфраструктура Кременчука відкриває можливості для розвитку перевезень внутрішніми водними шляхами, що може знизити навантаження на автомобільні дороги та зменшити логістичні витрати в експортних операціях. В умовах післявоєнного відновлення економіки транспортно-логістичний кластер набуває стратегічного значення для зміцнення економічної безпеки регіону. Відносна безпекова стабільність області в порівнянні з прифронтовими територіями створює передумови для перерозподілу частини транзитних потоків через регіон. Зростання обсягів залізничних перевезень аграрної продукції в Україні в останні роки підтверджує роль центральних областей як ключових транзитних ланок у системі експорту зерна та інших масових вантажів. Попри значний потенціал, формування кластеру мультимодальної логістики супроводжується низкою системних викликів. Частина автомобільної інфраструктури області потребує модернізації та капітального ремонту. Інтенсивне використання магістралей під час переорієнтації логістичних маршрутів у 2022–2023 роках призвело до прискореного зношення дорожнього покриття та мостових переходів. Це обмежує швидкість перевезень і підвищує витрати на транспортні операції. Залізнична інфраструктура також стикається з обмеженнями пропускної спроможності та потребує модернізації, зокрема у частині цифровізації управління рухом і оновлення рухомого складу. Географічна віддаленість від морських портів та кордонів Європейського Союзу формує додаткове логістичне плече для експортерів області. Навіть за оптимальних маршрутів транспортування вантажів до портів Чорного моря або дунайського напрямку потребує проходження кількох регіонів, що збільшує час і вартість перевезень. У цьому контексті особливого значення набуває розвиток ефективних залізничних та річкових маршрутів, а також

інтеграція до європейських транспортних коридорів TEN-T. Серед внутрішніх викликів слід відзначити інфраструктурні диспропорції між громадами області. Частина віддалених територій має обмежений доступ до магістральних маршрутів і залізничних вузлів, що ускладнює інтеграцію виробничих майданчиків у єдину логістичну систему. Формування кластеру потребує «зшивання» внутрішніх логістичних ланцюгів та розвитку локальних транспортних вузлів, здатних забезпечити рівномірний доступ громад до транспортних сервісів.

Суттєвим викликом залишається енергетична стійкість логістичної інфраструктури. Події 2022–2023 років продемонстрували вразливість транспортної системи до перебоїв у електропостачанні, що впливало на роботу залізниць, терміналів та елеваторів. У перспективі розвиток кластеру має передбачати впровадження резервних джерел живлення, використання альтернативної енергетики та підвищення енергоефективності об'єктів логістики. Окремою проблемою є недостатня інституціоналізація взаємодії між ключовими стейкхолдерами. Наразі співпраця між перевізниками, виробниками, громадами та органами влади має фрагментарний характер. Відсутність формалізованої кластерної структури або координаційного органу ускладнює стратегічне планування розвитку інфраструктури, узгодження інвестиційних проєктів та впровадження цифрових рішень. Створення логістичного кластеру з чіткою моделлю управління, системою партнерств і механізмами державно-приватної взаємодії може стати ключовим інструментом переходу від транзитної функції до формування повноцінного логістичного хабу на національному рівні.

Формування мультимодального логістичного кластеру Полтавської області потребує консолідації широкого кола стейкхолдерів — від державних інфраструктурних операторів до приватного бізнесу, громад і освітньо-наукових установ. Ключову роль у такій системі відіграє державна транспортна інфраструктура, насамперед АТ «Укрзалізниця», яка забезпечує функціонування залізничної мережі, вантажних станцій і рухомого складу. Залізничні вузли Полтави, Кременчука, Гребінки та інших міст виконують функцію перевалки масових вантажів — зернових, нафтопродуктів, металопродукції та будівельних матеріалів. Саме від пропускної спроможності залізниці, розвитку контейнерних сервісів і впровадження цифрових систем управління рухом значною мірою залежатиме ефективність майбутнього кластеру. Вагомою складовою кластерної екосистеми є автомобільні перевізники та логістичні оператори. У регіоні працюють як національні 3PL-оператори, так і місцеві транспортні компанії, які обслуговують аграрний та промисловий сектор. Розвиток складської інфраструктури в Полтаві та Кременчуці створює передумови для формування міжрегіональних

розподільчих центрів. Наявність сучасних складських комплексів із системами управління запасами, автоматизованою обробкою вантажів і температурним контролем дозволяє інтегрувати область у національні та міжнародні логістичні ланцюги. У регіоні працюють великі торговельні мережі та дистриб'ютори, які мають власні або орендовані складські площі й забезпечують стабільний вантажообіг товарів народного споживання, що також формує попит на логістичні послуги. Ключовими генераторами вантажопотоків виступають аграрні та промислові підприємства області. Полтавщина є одним із провідних аграрних регіонів України, що забезпечує значні обсяги перевезень зернових та олійних культур до внутрішніх переробних підприємств і морських портів. У регіоні працюють великі аграрні компанії, зокрема «Астарта-Київ», Kernel, ІМК (Industrial Milk Company) та інші оператори аграрного ринку, які володіють елеваторами, зерносховищами та логістичною інфраструктурою. Наприклад, агропромисловий холдинг «Астарта-Київ» має потужні виробничі активи в Полтавській області, включаючи цукрові заводи, елеваторні комплекси та логістичні потужності. Елеваторна інфраструктура компанії забезпечує зберігання сотень тисяч тонн зерна та оснащена сучасними системами сушіння, очищення й лабораторного контролю якості. Наявність під'їзних залізничних колій дозволяє формувати маршрутні відправки зерна до портів Чорного моря, що значно підвищує ефективність логістичних операцій. Іншим прикладом інтеграції виробництва та логістики є діяльність компанії Nibulon, яка розвиває мережу зернових терміналів і перевалочних комплексів у центральних регіонах України. Компанія активно використовує мультимодальні перевезення, поєднуючи автомобільний, залізничний і річковий транспорт. Використання внутрішніх водних шляхів Дніпра дає змогу зменшувати навантаження на автомобільні дороги та оптимізувати витрати на транспортування аграрної продукції до портів. Суттєву роль у формуванні логістичних потоків відіграють також промислові підприємства області. Зокрема, Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат (Ferrexpo) є одним із найбільших виробників і експортерів залізрудних окатишів у Європі. Підприємство генерує значні обсяги залізничних перевезень продукції до морських портів, що формує стабільний попит на транспортно-логістичні послуги та інфраструктуру перевалки. Значні вантажопотоки створюють і підприємства Кременчука, серед яких нафтопереробна та машинобудівна промисловість.

Окремий сегмент кластерної екосистеми формує логістика роздрібної торгівлі та електронної комерції. Сортувальні центри національних поштових операторів, зокрема «Нова пошта» та «Укрпошта», що функціонують у Полтавській області, забезпечують

швидку доставку товарів і посилок по всій території області. Ці оператори активно впроваджують цифрові системи сортування та управління доставкою, що створює передумови для розвитку сучасної міської логістики та сервісів «останньої милі». Не менш важливими учасниками кластеру є органи місцевого самоврядування та регіональні інституції розвитку. Територіальні громади області можуть виступати партнерами у створенні індустріальних і логістичних парків, надавати земельні ділянки для розміщення терміналів і брати участь у проєктах державно-приватного партнерства з модернізації транспортної інфраструктури. Полтавська обласна військова адміністрація та агенції регіонального розвитку можуть виконувати координаційну функцію, сприяючи формуванню інвестиційних проєктів, залученню міжнародної технічної допомоги та інтеграції регіону до європейських транспортних коридорів. Важливим елементом кластерної моделі мають стати освітні та наукові установи регіону, які забезпечуватимуть підготовку фахівців у сфері логістики, транспорту та цифрового управління ланцюгами постачання. Участь університетів і наукових центрів дозволить впроваджувати інноваційні рішення у сфері smart-логістики, використання великих даних, автоматизованого планування перевезень і цифрових платформ координації вантажопотоків. Таким чином, мультимодальний логістичний кластер Полтавської області має формуватися на основі партнерства державних інфраструктурних операторів, транспортних і логістичних компаній, аграрних і промислових підприємств, торговельних мереж, громад, освітніх установ та міжнародних партнерів. Інституціоналізація такої співпраці дозволить перейти від фрагментарної взаємодії окремих учасників до формування повноцінної кластерної екосистеми, здатної забезпечити підвищення ефективності логістики, розвиток внутрішніх ланцюгів доданої вартості та зміцнення економічної безпеки регіону в умовах післявоєнного відновлення України [2].

Цікавим є міжнародний кейс на прикладі логістичного хабу «Port of Rotterdam – Smart Logistics». Порт Роттердама сформував кластерну модель управління логістикою, яка поєднує державну інфраструктуру, приватних операторів, технологічні компанії та наукові установи. Центральним елементом стала цифрова платформа Port Community System, що дозволяє всім учасникам логістичного ланцюга обмінюватися даними в режимі реального часу, координувати перевезення та мінімізувати простой. Завдяки інтеграції мультимодального транспорту та цифрових рішень порт забезпечує високий рівень ефективності та конкурентоспроможності. Для Полтавської області релевантним є створення регіональної цифрової платформи координації вантажопотоків із залученням «Укрзалізниці», автоперевізників,

елеваторів і трейдерів. Такий підхід дозволить підвищити прозорість тарифів, скоротити час перевезень і зміцнити позиції регіону як логістичного хабу центральної України.

Одним із найбільш успішних прикладів розвитку мультимодального логістичного кластеру в Європі є порт Дуйсбург (Duisport) — найбільший внутрішній порт світу, розташований у Німеччині [3]. Він поєднує річковий, залізничний та автомобільний транспорт і виступає ключовим вузлом європейської логістики, інтегрованим у глобальні ланцюги постачання, зокрема у коридори між ЄС та Азією. Практична модель Duisport базується на створенні інтермодального логістичного хабу, де вантажі оперативно перевантажуються між різними видами транспорту (баржі, поїзди, автомобілі). Наприклад, контейнери, що прибувають річковим транспортом по Рейну, можуть одразу перевантажуватися на залізничні платформи і прямувати до інших регіонів Європи. Це дозволяє мінімізувати витрати часу та підвищити ефективність логістики. Ключовою особливістю Duisport є впровадження європейських стандартів мультимодальної логістики та управління інфраструктурою, які можуть бути адаптовані для Полтавської області: TEN-T (Trans-European Transport Network) — інтеграція транспортних вузлів у європейську мережу коридорів; CEF (Connecting Europe Facility) — механізм фінансування транспортної інфраструктури; ISO 28000 (Security Management for Supply Chains) — управління безпекою ланцюгів постачання; ISO 9001 / ISO 14001 — стандарти якості та екологічного менеджменту; Digital Logistics (Port Community Systems, TMS/WMS) — цифрові платформи управління потоками. Окрім інфраструктури, Duisport функціонує як кластерна екосистема, що об'єднує понад 300 компаній: логістичних операторів, виробників, сервісних компаній, ІТ-провайдерів. Важливу роль відіграє і освітньо-наукова складова — співпраця з університетами та навчальними центрами, які готують кадри для логістичної галузі. Для Полтавської області цей кейс є особливо релевантним, враховуючи наявність Кременчуцького транспортного вузла та річки Дніпро. Практичне застосування моделі Duisport може включати: створення мультимодального хабу на базі Кременчука (річка + залізниця + авто); інтеграцію в коридори TEN-T та розвиток експорту через Дунайський регіон; впровадження стандартів ISO у логістичних компаніях; розвиток цифрових систем управління логістикою; створення логістичного індустріального парку з резидентами. Таким чином, Duisport демонструє, що поєднання інфраструктури, стандартів, цифровізації та кластерної взаємодії створює високоефективну логістичну систему. Адаптація цієї моделі до умов Полтавської області може стати основою формування сучасного мультимодального логістичного кластеру в Україні.

Для ефективного функціонування мультимодального логістичного кластеру необхідна розвинена підтримуюча інфраструктура, що охоплює індустріальні парки, логістичні хаби, транспортні вузли, складські комплекси та цифрові сервіси. Полтавська область уже має сформовану базу такої інфраструктури, яка може стати основою для кластерного розвитку. Передусім, важливу роль відіграють індустріальні парки, які виступають платформами для розміщення виробництв і логістичних операторів. У регіоні створено та розвивається низка індустріальних парків, зокрема в Кременчуці та Полтаві, орієнтованих на переробну промисловість, машинобудування та логістику. Їх розташування поблизу транспортних коридорів і промислових центрів створює передумови для формування інтегрованих виробничо-логістичних вузлів. Другим ключовим елементом є мультимодальні логістичні хаби. Яскравим прикладом є потенціал Кременчуцького транспортного вузла, де поєднуються залізничний, автомобільний і річковий транспорт. Наявність Кременчуцького річкового порту на Дніпрі відкриває можливості для розвитку мультимодальних перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів, що особливо актуально в умовах переорієнтації логістики на альтернативні маршрути експорту. Практичним прикладом є перевезення зернових і металопродукції через Дніпро з подальшим виходом до дунайських і чорноморських портів. Важливою складовою інфраструктури є залізничні термінали та перевантажувальні комплекси. Полтавщина має розвинену мережу залізничних станцій (Кременчук, Полтава-Південна, Лубни), які обслуговують значні вантажопотоки. Зокрема, промислові підприємства, такі як Фергехро (Полтавський ГЗК), генерують великі обсяги залізничних перевезень залізородної продукції на експорт, формуючи стабільний попит на логістичні послуги. Це створює передумови для розвитку інтермодальних терміналів і контейнерної логістики в регіоні.

Окремим напрямом є розвиток складської інфраструктури. У регіоні функціонують як корпоративні склади великих підприємств, так і логістичні центри для обслуговування ритейлу та агробізнесу. Зростає попит на сучасні складські комплекси класу «А» для зберігання продукції та обробки вантажів, особливо з боку малого і середнього бізнесу та релокованих підприємств. У відповідь на цей попит розглядаються проекти створення нових логістичних парків і мультимодальних складських комплексів. Не менш важливою складовою є цифрова інфраструктура, яка забезпечує ефективність логістичних процесів. У регіоні наявне покриття швидкісним інтернетом, що дозволяє впроваджувати системи управління складами (WMS), транспортом (TMS), GPS-моніторинг перевезень і цифрові платформи управління ланцюгами постачання. Це створює передумови для розвитку “розумної

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

МАТЕРІАЛИ VII МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

**«ПЕРІОД ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ
В СВІТОВІЙ НАУЦІ: ЗАДАЧІ ТА ВИКЛИКИ»**

22 травня 2026 року  Полтава, Україна

Українською та англійською мовами

*Всі матеріали пройшли оглядове рецензування
Організаційний комітет не завжди поділяє позицію авторів
За точність викладеного матеріалу відповідальність несуть автори*

Підписано до друку 22.05.2026. Формат 70×100/16.
Папір офсетний. Гарнітура Cambria. Цифровий друк.
Умовно-друк. арк. 45,99. Замовлення № 26/005. Тираж: 50 примірників.
Віддруковано з готового оригінал-макету.

Контактна інформація організаційного комітету:

ГО «Міжнародний центр наукових досліджень»
21037, Україна, м. Вінниця, вул. Зодчих, 40, офіс 103
Телефони: +38 098 1948380; +38 098 1526044
E-mail: info@mcnd.org.ua

Видавець: ТОВ «УКРЛОГОС Груп».
21005, Україна, м. Вінниця, вул. Зодчих, 18, офіс 81. E-mail: info@ukrlogos.in.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи: ДК № 7860 від 22.06.2023.