



Міністерство освіти і науки України
Державний заклад «Південноукраїнський національний педагогічний
університет імені К. Д. Ушинського»
Південноукраїнський центр професійного розвитку керівників та фахівців
соціономічної сфери

КРИТИЧНЕ МИСЛЕННЯ В АКАДЕМІЧНОМУ СЕРЕДОВИЩІ: ВІД ТЕОРІЇ ДО ПРАКТИКИ

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

***Всеукраїнської науково-методичної конференції з міжнародною участю
06 червня 2026 року***

ОДЕСА

DOI: <https://doi.org/10.24195/CriticalThinking2026>

УДК: 378:159.955

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ:

Музиченко Ганна В'ячеславівна - доктор політичних наук, професор, проректор з наукової роботи Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського».

Койчева Тетяна Іванівна – доктор педагогічних наук, професор, професор кафедри педагогіки, в.о. першого проректора з навчальної та науково-педагогічної роботи Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського».

Ольга ЗБАРСЬКА (Olga Zbarskaya) - доктор наук, експерт у галузі креативного потенціалу людини, член академії ACSW, член The Textbook & Academic Authors Association, засновник та президент компанії «OZCREDO», автор книг та підручників.

Черненко Наталія Миколаївна - доктор педагогічних наук, професор, професор кафедри освітнього менеджменту та публічного управління Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського».

Папач Ольга Іванівна - кандидат педагогічних наук, доцент, доцент кафедри математики і методики її викладання Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського».

Дерік Ілона Морисівна - кандидат філологічних наук, доцент, завідувач кафедри перекладу і теоретичної та прикладної лінгвістики Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського».

Листопад Олексій Анатолійович - доктор педагогічних наук, професор, завідувач кафедри дошкільної педагогіки Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського».

*Рекомендова вченою радою Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського»
(протокол №15 від 25 червня 2026 року.)*

Рецензенти:

Княжева Ірина Анатоліївна – доктор педагогічних наук, професор, професор кафедри дошкільної педагогіки Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського».

Таким чином, кейс-метод інтегрує теоретичні знання у площину практичних дій. Його застосування у викладанні вікової психології сприяє подоланню ригідності мислення майбутніх фахівців, розвиває здатність до багатоваріантного аналізу та забезпечує формування професійної ідентичності вже на етапі академічного навчання. Це робить майбутнього психолога стійким до когнітивних викривлень і професійних стереотипів, а також готовим до розв'язання складних професійних завдань у реальній практиці.

ДЕМЧИНА Василь Романович

УПРАВЛІННЯ ПРОЄКТАМИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ДЛЯ БЕЗПЕЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ

В умовах прискореного розвитку цифрової економіки та інтенсифікації транспортно-логістичної діяльності питання раціонального управління вантажними та пасажирськими потоками набувають стратегічного значення для сталого функціонування інфраструктури держави. Зростання обсягів міжнародної торгівлі, розширення електронної комерції та ускладнення ланцюгів постачань висувають принципово нові вимоги до організації транспортних процесів. Традиційні методи управління транспортними потоками, що ґрунтуються переважно на статичних регламентах і ручному регулюванні, виявляються недостатньо дієвими в умовах динамічного ринкового середовища та безперервно зростаючого навантаження на транспортну мережу.

Це зумовлює об'єктивну необхідність переходу до технологічно розвинених рішень – інтелектуальних транспортних систем (ІТС), які інтегрують цифрові технології, телематику, системи автоматизованого управління та штучний інтелект з метою підвищення безпеки, ефективності й стійкості транспортно-логістичної інфраструктури. Інтелектуальні транспортні системи є не лише технологічним інструментом – вони являють собою комплексну управлінську платформу, що об'єднує потреби держави, бізнесу та суспільства у сфері безпечного і ефективного переміщення людей і вантажів [5, с. 418].

Мета дослідження – обґрунтування методологічних підходів до управління проєктами впровадження інтелектуальних транспортних систем як ключового механізму забезпечення безпечного регулювання логістичних потоків в умовах трансформації транспортної галузі України.

Інтелектуальні транспортні системи являють собою інтегровані програмно-апаратні комплекси, що забезпечують збір, обробку та передачу даних у режимі реального часу для оптимізації транспортних процесів. Функціональне ядро ІТС формують підсистеми адаптивного управління

дорожньою сигналізацією, системи відеоспостереження та моніторингу транспортних потоків, автоматизовані диспетчерські центри, платформи взаємодії між учасниками транспортного процесу, а також системи інформування водіїв і пасажирів. Ключовою особливістю сучасних ІТС є їх здатність до самонавчання та прогнозування: завдяки алгоритмам машинного навчання вони можуть передбачати пікові навантаження та заздалегідь перерозподіляти потоки між альтернативними маршрутами.

Аналіз досвіду впровадження елементів ІТС у м. Київ засвідчує, що застосування адаптивних систем управління дорожнім рухом дозволяє суттєво знизити завантаженість транспортної мережі. Зокрема, інтелектуальне регулювання транспортними потоками через адаптивну сигналізацію та електронні інформаційні табло на зупинках громадського транспорту сприяє рівномірному розподілу потоків і підвищенню регулярності маршрутів. Впровадження ІТС також суттєво зменшує аварійність завдяки автоматичному виявленню порушень правил дорожнього руху, своєчасному інформуванню водіїв про небезпечні ділянки та оптимізації швидкісних режимів [5, с. 425].

З точки зору проєктного менеджменту, управління впровадженням ІТС має ряд специфічних особливостей. По-перше, такі проєкти характеризуються значними початковими капіталовкладеннями та тривалим горизонтом окупності – як правило, від п'яти до десяти років, – що потребує ретельного техніко-економічного обґрунтування та диверсифікованих джерел фінансування. По-друге, реалізація проєктів ІТС передбачає тісну міжвідомчу координацію між органами місцевого самоврядування, поліцією, комунальними підприємствами, транспортними операторами та технологічними провайдерами. По-третє, запровадження таких систем є технологічно складним процесом, що потребує залучення висококваліфікованих фахівців у сфері інформаційних технологій, телекомунікацій і транспортної інженерії.

Типовий проєкт впровадження ІТС охоплює такі фази: ініціювання (обґрунтування доцільності, визначення меж проєкту та формування команди); планування (розробка детального плану впровадження з визначенням строків, бюджету, потреб у ресурсах і ризиків); виконання (закупівля обладнання, встановлення програмно-апаратного комплексу, тестування та налагодження системи); моніторинг і контроль (відстеження відхилень від плану, управління змінами); завершення (оцінка результатів, передача системи в операційну експлуатацію та документування набутого досвіду). Ефективне оперативне управління в умовах цифрової трансформації транспорту передбачає інтеграцію цифрових інструментів у структуру всіх управлінських процесів, що дозволяє скорочувати простой транспортних засобів, підвищувати пропускну здатність інфраструктури та знижувати операційні витрати [3, с. 66].

Важливим компонентом управління проєктами ІТС є ризик-менеджмент. До основних ризиків реалізації таких проєктів належать: технологічні (несумісність апаратних і програмних компонентів, відмови обладнання в

умовах реальної експлуатації), організаційні (опір змінам з боку персоналу та стейкхолдерів, недостатня міжвідомча координація), фінансові (перевищення запланованого бюджету, затримки фінансування з боку публічних інституцій) та безпекові (кібератаки на цифрову інфраструктуру, витік персональних і комерційних даних). Управління цими ризиками передбачає розробку відповідних планів реагування, систематичний моніторинг ризикового середовища й регулярне оновлення реєстру ризиків протягом усього життєвого циклу проєкту.

Інформаційне забезпечення є фундаментальною умовою ефективного функціонування будь-якої ІТС. Кір'янов О. Ф. та співавтори наголошують, що інформаційні системи і технології в транспортній логістиці утворюють операційну платформу, яка забезпечує управління матеріальними потоками від точки відправлення до точки призначення, включаючи моніторинг стану вантажів у реальному часі, управління складськими операціями та взаємодію з клієнтами [2, с. 22]. Запровадження таких систем у транспортно-логістичну діяльність підприємств дозволяє досягти якісно нового рівня координації між усіма учасниками транспортного процесу.

Аналіз сучасних тенденцій у розвитку транспортної логістики свідчить, що ключовими інноваційними напрямками є автоматизація та роботизація логістичних операцій, впровадження систем штучного інтелекту для прогнозування попиту та оптимізації маршрутів, використання технологій Інтернету речей (IoT) для відстеження вантажів у режимі реального часу, а також блокчейн-рішення для підвищення прозорості ланцюгів постачань. Марінов Є. А. підкреслює, що реалізація інноваційного потенціалу транспортно-логістичного сектору вимагає не лише значних технологічних інвестицій, але й відповідного організаційного супроводу, системного навчання персоналу та формування сприятливого регуляторного середовища [4].

Завадська О. та Оксенюк К. зазначають, що сучасні інформаційні технології в транспортній та складській логістиці суттєво трансформують підходи до організації логістичних процесів, забезпечуючи автоматизацію контролю і моніторингу руху вантажів. Зокрема, технології RFID, GPS-трекінгу та хмарних платформ дозволяють у режимі реального часу відстежувати місцезнаходження кожної одиниці вантажу та своєчасно реагувати на відхилення від запланованого маршруту [1, с. 144]. Це суттєво підвищує як операційну ефективність логістичного процесу, так і загальний рівень безпеки руху товарів.

Чобіток В. та Літвінчик С. вказують, що система інформаційного забезпечення транспортної логістики формує теоретичне підґрунтя для прийняття управлінських рішень з урахуванням ендогенних та екзогенних факторів впливу на транспортно-логістичну діяльність підприємств. Ключовими складовими цієї системи виступають підсистеми планування маршрутів, відстеження вантажів, управління складськими операціями та взаємодії з клієнтами. При цьому особливого значення набуває інтеграція внутрішніх

інформаційних систем підприємства із зовнішніми платформами логістичних партнерів і державних органів контролю [6, с. 18].

Безпека логістичних потоків є системоутворюючим принципом при проектуванні та впровадженні ІТС. У науковій і практичній площині безпека розглядається у двох взаємопов'язаних вимірах: операційному – запобігання дорожньо-транспортним пригодам, несанкціонованому доступу до вантажів і технічним збоєм у системах управління – та кібербезпековому – захист цифрової інфраструктури ІТС від зовнішніх загроз та несанкціонованого втручання. Комплексне забезпечення обох вимірів безпеки є необхідною умовою ефективного функціонування будь-якої ІТС, оскільки навіть поодинокий інцидент може спричинити каскадні збої у всьому логістичному ланцюзі.

З позицій проектного управління забезпечення безпеки логістичних потоків при впровадженні ІТС передбачає: чітке формулювання вимог до безпеки системи ще на етапі ініціювання проєкту; проведення регулярних незалежних аудитів безпеки впродовж усіх фаз реалізації; розробку детальних планів реагування на інциденти та відновлення функціонування після збоїв (Business Continuity Planning); підготовку операторів до дій в умовах нештатних і кризових ситуацій. Такий системний підхід дозволяє мінімізувати ризики переривання логістичних потоків і підтримувати безперервність транспортного процесу навіть за умов виникнення загроз.

Управління проєктами впровадження інтелектуальних транспортних систем є пріоритетним напрямом модернізації транспортно-логістичної галузі України в умовах цифрової трансформації. Застосування науково обґрунтованих методологій проектного менеджменту у поєднанні з інноваційними цифровими технологіями та ефективним інформаційним забезпеченням дозволяє сформувати якісно нові стандарти безпеки й ефективності регулювання логістичних потоків. Реалізація проєктів ІТС потребує комплексного підходу, що охоплює технологічне, організаційне, фінансове та кібербезпекове планування. Подальші дослідження доцільно спрямувати на розробку галузевих методичних рекомендацій щодо управління проєктами ІТС з урахуванням специфіки вітчизняного транспортного ринку та нормативно-правової бази.

Список використаних джерел:

1. Завадська О., Оксенюк К. Сучасні інформаційні технології в розрізі транспортної та складської логістики. Економічний форум. 2023. Т. 13. № 4. С. 142–147.
2. Кір'янов О. Ф., Мороз М. М., Загорянський В. Г., Кузев І. О. Інформаційні системи і технології в транспортній логістиці : монографія. 2022. 128 с.
3. Колодненко В. М., Саржанов О. А., Решетіло С. О. Механізми підвищення ефективності оперативного управління на транспорті. Вісник Херсонського національного технічного університету. 2026. № 2 (96). С. 65–70. URL: https://journals.kntu.kherson.ua/index.php/visnyk_kntu/article/view/1444

4. Марінов Є. А. Інноваційні технології у транспортній логістиці : економічний потенціал і виклики впровадження. Академічні візії. 2024. Вип. 30. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1367> (дата звернення: 20.05.2026).

5. Чередніченко О., Валацкене А. Інтелектуальні транспортні системи як інструменти управління транспортними потоками (на прикладі м. Києва). Містобудування та територіальне планування. 2022. № 80. С. 416–450.

6. Чобіток В., Літвінчик С. Системи інформаційного забезпечення транспортної логістики в підприємницькій діяльності. Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки. 2024. Т. 332. № 4. С. 14–21. DOI: 10.31891/2307-5740-2024-332-2

ДОРОЖ Ірина Анатоліївна

ФОРМУВАННЯ КРИТИЧНОГО МИСЛЕННЯ ЗДОБУВАЧІВ ПОЧАТКОВОЇ ОСВІТИ ЗАСОБАМИ ОСОБИСТІСНО ОРІЄНТОВАНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НАВЧАННЯ

Анотація. У статті на основі аналізу психолого-педагогічної літератури розглянуто сутність і значення технології розвитку критичного мислення в контексті сучасної початкової освіти. Охарактеризовано внесок вітчизняних дослідників у розроблення проблеми формування критичного мислення школярів. Обґрунтовано універсальний і міждисциплінарний характер технології розвитку критичного мислення як інноваційної особистісно орієнтованої педагогічної технології. Доведено доцільність її впровадження вже на рівні початкової школи з огляду на психологічні особливості та інтелектуальні резерви дітей молодшого шкільного віку. Визначено провідні методи технології — проблемно-пошуковий і свідомо-комунікативний. Окреслено педагогічні умови ефективного формування критичного мислення учнів: створення доброзичливої атмосфери співпраці, залучення до парної та групової роботи, стимулювання самостійного пошуку й формулювання власних оціночних суджень.

Ключові слова: критичне мислення, молодші школярі, початкова школа технологія розвитку критичного мислення, особистісно орієнтоване навчання, інноваційні педагогічні технології, проблемно-пошуковий метод, педагогічні умови

Сучасне суспільство вимагає від освіти виховання компетентної та активної особистості. Саме досягнення кінцевого результату – розвиток особистості через призму формування життєво необхідних компетенцій націлена сучасна модель освіти. Впровадження нових освітніх технологій особистісно орієнтованого навчання, на нашу думку, це передумова активної пізнавальної діяльності учнів:

Vasyl Demchyna Project management of the implementation of intelligent transport systems for the safe regulation of logistics flows	Демчина Василь Управління проектами впровадження інтелектуальних транспортних систем для безпечного регулювання логістичних потоків	86
Iryna Dorozh Formation of critical thinking of primary school students through personally oriented learning technologies	Дорож Ірина Формування критичного мислення здобувачів початкової освіти засобами особистісно орієнтованих технологій навчання	90
Anna Drahonenko Critical thinking within the study of criminal law disciplines	Драгоненко Анна Критичне мислення у межах вивчення кримінально-правових дисциплін	94
Du Jingyi Forward thinking in art education: how visual perception shapes the creative potential of the student	Ду Цзіні Перспективне мислення в мистецькій освіті: як візуальне сприйняття формує творчий потенціал здобувача	97
Svitlana Dubenko Analytical approaches to assessing the risks of Ukraine's energy security in the context of systemic threats	Дубенко Світлана Аналітичні підходи до оцінки ризиків енергетичної безпеки України в умовах системних загроз	100
Mykola Dubinka Critical thinking as an educational outcome and professional guideline for the activities of a teacher at a higher education institution	Дубінка Микола Критичне мислення як освітній результат і професійний орієнтир діяльності викладача закладу вищої освіти	103
Mykyta Zhurenko Critical thinking as an important component of the digital competence of future computer science teachers	Журенко Микита Критичне мислення як вагомий складник цифрової компетентності майбутніх учителів інформатики	107
Olena Zabolotnia Developing critical thinking among teachers and students of a scientific lyceum	Заболотня Олена Розвиток критичного мислення вчителів та учнів наукового ліцею	110
Olha Zakurdaieva, Yuliia Lakhmotova Neuropedagogical Strategies for Developing Critical Thinking in	Закурдаєва Ольга, Лахмотова Юлія Нейропедагогічні стратегії розвитку критичного	113