

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту

**ІТТ** | ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ  
ТРАНСПОРТНІ  
ТЕХНОЛОГІЇ



# ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

V МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



**ІТТ2024**

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 5-ої міжнародної  
науково-технічної конференції**

**«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»**

Харків 2024

5-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 25–27 листопада 2024 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2024. – 339 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирма напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

© Український державний університет  
залізничного транспорту, 2024

навантаження становитиме 22,5 т на вісь. ATGS підійде для масового потоку вантажів.

Наразі потреба є лише у встановленні системи зміни ширини колії для таких вагонів. Це збільшує інвестицію в цю систему (будівництво її під накриттям для захисту від снігу та морозів), однак це незначні інвестиції у порівнянні з отриманими вигодами. Додаткова вартість вагонів з ATGS (наприклад, для хопера – 46 тис. євро) самофінансується за рахунок економії, яку вони створюють. Якщо випробування та сертифікацію пройде протягом трьох років, то з 2027-2028 року можлива експлуатація перших поїздів з модернізованими та новими вагонами.

[1] Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union. - URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0797&from=EN> (дата вернення: 12.11.2024).

[2] Болжеларський Я., Джус В., Джус О., Клецька О., & Кіріцева О. (2022). Оцінка вимог інтеперабельності до українських вагонів-цистерн, які призначені для перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом. *Вісник Приазовського Державного Технічного Університету. Серія: Технічні науки*, (44), с. 89–100. <https://doi.org/10.32782/2225-6733.44.2022.11> (дата вернення: 12.11.2024).

**УДК 656.621:656.613.1**

## **УДОСКОНАЛЕННЯ СФЕРИ ПОСЛУГ КЛІЄНТІВ НА РИНКАХ ЄС МІЖНАРОДНИМ ПІДРОЗДІЛОМ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

## **IMPROVEMENT OF CLIENT SERVICES ON EU MARKETS BY THE INTERNATIONAL SUBDIVISION OF JSC "UKRZALIZNYTSYA"**

*канд. техн. наук В.М. Запара,  
Я.А. Беляєв, О.С. Кравцов*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. Zapara, PhD (Tech.),  
Y. Belyaev, O. Kravtsov*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Розвиток вантажних перевезень в цілому у світі характеризується тенденцією до насичення транспортного ринку різноплановими структурами, функціонування яких підвищує рівень надання транспортних послуг клієнтам. Розширення діяльності міжнародних структур та освоєння ними ринків сусідніх країн є звичайним явищем. Не є виключенням в цьому контексті і діяльність АТ «Укрзалізниця».

У червні 2023 український залізничний оператор АТ «Укрзалізниця» зареєструвало у Польщі дочірню компанію товариство з обмеженою

відповідальністю «UKRAINIAN RAILWAYS CARGO POLAND» (UZ Cargo Poland) [1]. Офіс товариства розташований у Варшаві. Ця компанія буде спеціалізуватися на перевезеннях вантажів залізницею у сполученні Україна-ЄС. Основними маршрутами UZ Cargo Poland є: Одеса, Дніпро, Київ – Гданськ, Гдиня; Одеса, Дніпро, Київ – Кшеве; Одеса, Дніпро, Київ – Славкув. Отже, АТ «Укрзалізниця» починає розбудову повноцінного оператора вантажних перевезень на території країн ЄС. Головним принципом роботи міжнародного підрозділу повинні стати тісні зв'язки з іноземними партнерами, прозорість та конкуренція.

Створення такої компанії необхідне для розвитку та зростання вантажообігу Україна – ЄС, і є однією зі складових стратегії АТ «Укрзалізниця» з розбудови й розвитку вантажних перевезень залізницею. Першою країною роботи нової компанії-перевізника від АТ «Укрзалізниця» стане Польща. Також вивчається питання про вихід з аналогічною послугою в Словаччину та Угорщину.

Починаючи з 2025 року UZ Cargo Poland планує стати повноцінним перевізником [2]. Однак на цьому шляху треба буде здолати певні труднощі, пов'язані застосуванням та узгодженістю нормативної бази, податкової і дивідендної політики, бо як дочірня компанія АТ «Укрзалізниця» UZ Cargo Poland має також дотримуватись законів України. Стратегія розвитку компанії, бізнес-модель та багато інших питань повинні бути гармонізовані з вимогами законодавства обох країн. На сьогоднішній день в Україні і в Польщі розуміння і підходи до даних питань досить суттєво відрізняються.

Важливим є питання оподаткування. Опрацьована модель податкової політики базується на Конвенції між Урядом України і Урядом Республіки Польща про уникнення подвійного оподаткування доходів і майна та попередження податкових ухилень, яка застосовується до суб'єктів, які є резидентами однієї або обох договірних держав.

Щодо операторської діяльності компанії. На сьогодні багато клієнтів звертаються з принципово різним розумінням і вимогами щодо надання послуг. Один клієнт вимагає сплати тільки тарифу за перевезення, інші бажають залучення перевантажувальних терміналів, послуги сюрверів, митних брокерів, додаткову сертифікацію тощо. Головним завданням створеної компанії є надання єдиної комплексної послуги в рамках групи компаній. Наприклад, клієнту з Полтави треба перевезти зерно в Роттердам. UZ Cargo Poland надає логістичні рішення разом з юридичним супроводом, використовує вже існуючі договори та розширює мережу для залучення додаткових партнерів в інших країнах, які не межують з Україною.

Наразі кожен оператор інфраструктури в окремо взятій країні, згідно з нормами внутрішнього і загальноєвропейського законодавства, вирішує в першу чергу технічні питання виходу свого рухомого складу на мережу. Це стосується, перше, переставлених вагонів з колії 1520 мм на візки 1435 мм. Вагони АТ «Укрзалізниця» мають технічні відмінності від європейських (гальмівна система,

габарити, засоби зчеплення тощо). Такі вагони не мають вільного доступу до європейської мережі, й кожен маршрут узгоджується з оператором інфраструктури окремо: на кожен тип вагона, на кожен тип перевезення. Оператором інфраструктури надається спеціальний дозвіл на ці маршрути, на певну кількість вагонів з максимальним бруто поїзда і лімітацією окремих параметрів. На сьогодні компанія оперує вагонами АТ «Укрзалізниця». По Євроколії: цистерни 1435 мм – це повноцінні вагони європейських стандартів. Також оперує цистернами, зерновозами-хоперами, переставленими на візки 1435 мм. По колії 1520 мм оперує всіма типами вагонів. Попереду ще багато роботи, щоб почати роботу повноцінного перевізника вже в 2025 році. Компанія вдосконалює філософію єдиної послуги перевезення, яка дасть змогу розрахувати трафік з місця завантаження в Україні до місця вивантаження в Європі та в зворотньому порядку.

[1] UZ Cargo Poland – нова платформа для кооперації з клієнтами. - URL: <https://gmk.center/ua/news/uz-cargo-poland-nova-platforma-dlya-kooperacii-z-kliientami/> (дата вернення: 13.11.2024).

[2] Ми маємо заходити на ринки ЄС в стратегічних інтересах України. - URL: <https://www.railinsider.com.ua/myhajlo-plastun-my-mayemo-zahodyty-na-rynky-yes-v-strategichnyh-interesah-ukrayiny/> (Дата вернення: 13.11.2024).

**УДК 629.04.083**

## **МОЖЛИВОСТІ ПОКРАЩЕННЯ ЛОГІСТИКИ АГРОСЕКТОРА ЗАЛІЗНИЦЕЮ УКРАЇНИ**

## **POSSIBILITIES OF IMPROVING AGRICULTURAL SECTOR LOGISTICS BY RAILWAY OF UKRAINE**

*канд. техн. наук В.М. Запара, канд. техн. наук Я.В. Запара,  
аспірант Р.І. Боровець  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. Zapara, PhD (Tech.), Y. Zapara, PhD (Tech.),  
R. Borovets (post graduate)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Останні роки функціонування транспортного ринку України висвітлюють певні виклики в логістиці, як зовнішнього походження (широкомасштабна агресія російської федерації), так і внутрішнього штучного походження (від монополіста-перевізника АТ «Укрзалізниця»). Все це має безпосередній вплив на аграрний сектор України, який є лідером експорту держави [1].

Наразі, коли Мінагрополітики та великі гравці ринку погодили граничний обсяг зерна цьогорічного врожаю, що залишається в Україні, можливо зробити