

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

VI МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



ITT2025

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 6-ої міжнародної
науково-технічної конференції**

«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»

Харків 2025

6-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 24–26 листопада 2025 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2025. – 300 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирьма 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, 2025

УДК 656.223

ПЕРСПЕКТИВИ ВЗАЄМОДІЇ МАГІСТРАЛЬНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ІЗ ОПЕРАТОРАМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

PROSPECTS OF INTERACTION BETWEEN MAIN RAILWAYS AND RAIL TRANSPORT OPERATORS IN UKRAINE

*Докт. техн. наук Д.В. Ломотько, асп. А.І. Аболонін, асп. О.В. Кофанов,
маг. Н.Ю. Янчар*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*Dr. Tech. Sc. D. Lomotko, postgraduate student A. Abolonin, postgraduate
student O. Kofanov, master N. Yanchar*

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Як свідчать основні показники транспортної роботи, значення залізничних вантажних перевезень у нашій державі збільшується на фоні запровадження воєнного стану. Основну частину вантажів магістральні залізниці отримують від підприємств на під'їзних коліях, та доставляють до місць вивантаження на під'їзні колії. В процесі управління взаємодією між магістральним залізничним транспортом та під'їзними колями виникають певні ключові труднощі, які можливо вирішити шляхом запровадження приватних операторів залізничних перевезень.

Переваги приватних операторів залізничних перевезень ґрунтуються не виключно на економічній ефективності, а на цілому наборі системних технологічних переваг, які можуть суттєво змінити логістику, інфраструктуру та якість транспортного сервісу. Зокрема, приватні залізничні оператори можуть забезпечити гнучкість та швидкість прийняття технологічних рішень. Дійсно, приватні компанії, на відміну від АТ «Укрзалізниця», не обмежені бюрократичними процедурами, тому швидше реагують на зміну попиту, сезонні коливання обсягів перевезень, логістичні потреби клієнтів. З цього випливає клієнтоорієнтованість - приватні оператори працюють у конкурентному середовищі, тому змушені покращувати транспортний сервіс, застосовувати індивідуальні логістичні рішення, гнучкі графіки, персоналізовані тарифи та знижки з них [1]. Наприклад, у Польщі приватні оператори (Lotos Kolej, CTL Logistics) знизили середні тарифи на 15–20% у порівнянні з основним перевізником РКР Cargo. У Німеччині конкуренція між DB Cargo та Captrain, RheinCargo стимулює розвиток гнучких тарифних платформ і цифрових сервісів. Навить в Україні компанії, які мають власні локомотиви та вагони, можуть

обходити частину тарифів АТ «Укрзалізниця», зокрема за маневрові роботи, що знижує загальні витрати на перевезення.

Приватні залізничні оператори мають високу інвестиційну активність та привабливість для інвесторів. Власні кошти або залучений капітал використовуються для модернізації локомотивів, вагонів, терміналів. Часто впроваджують інновації — GPS-моніторинг, електронні документи, автоматизовані системи обліку, технологічні системи підтримки прийняття рішень оперативного персоналу [2, 3].

За рахунок гнучкості прийняття рішень приватні залізничні оператори забезпечують покращення показників ефективності використання рухомого складу. Досвід показує, що це досягається шляхом забезпечення більш високої оборотності вагонів у порівнянні із магістральними залізницями, оптимізації маршрутів прямування, зменшення простоїв, оптимізації складу логістичних ланцюгів. Використання власних локомотивів (в Україні це можливо тільки під час маневрових технологічних операцій) часто є більш дешевим рішенням, що знижує залежність вантажовласника від АТ «Укрзалізниця».

Перспективи взаємодії магістральних залізниць із операторами залізничних перевезень в Україні також полягають у зменшенні навантаження на державну систему. Визначення правового статусу та легітимності операторів призведе до того, що частина вантажопотоку буде обслуговуватись приватними компаніями, що знижує навантаження на АТ «Укрзалізниця», а держава може зосередитися на стратегічних напрямках (транспортна інфраструктура, безпека, регулювання). У деяких розвинутих країнах існують ефективні моделі приватних операторів залізничних перевезень, переваги яких буде корисно застосувати в умовах України. Наприклад, у Німеччині магістральні залізниці DB Netz доповнюються приватними операторами (наприклад, RheinCargo, Captrain), що забезпечує конкуренцію, інноваційні процеси та якість сервісу. У Польщі PKP Cargo взаємодіє із приватними операторами (наприклад, Lotos Kolej, CTL Logistics), що призводить до зниження вантажних тарифів та регулярної модернізації парку рухомого складу. У США запроваджено повністю приватну модель (наприклад оператори Union Pacific, BNSF, CSX), що створює передумови розвитку потужності інфраструктури, ефективності логістичних операцій та інвестиційної привабливості, особливо в сфері впровадження інтелектуальних транспортних технологій.

Таким чином, приватні оператори залізничних перевезень — це двигун позитивних змін у вантажних перевезеннях. Вони стимулюють конкуренцію, покращують якість послуг, модернізують інфраструктуру та знижують витрати. Приватні оператори залізничних перевезень мають суттєвий вплив на тарифну політику, і цей вплив проявляється як прямо, так і опосередковано через кінцеву вартість вантажів. Для України важливо створити прозорі умови доступу до інфраструктури, ліцензування та регулювання, щоб приватні оператори могли ефективно інтегруватися в логістичну систему.

[1] Огар О.М., Ломотьюко Д.В., Шелехань Г.І., Ломотьюко М.Д. Формування системного підходу до організації доставки вантажів залізничною компанією-перевізником регіонального типу. Збірник наукових праць

Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Транспортні системи та технології перевезень». Дніпро, 2023. Вип. 26. С. 61-67. DOI: <https://doi.org/10.15802/tstt2023/293354>

[2] Ломотько, Д. В., Ільчишин, В. М., Афанасов, Г. М., Афанасова, О. Ф. (2025). Вплив логістичної складової на зберігання та транспортування зерна в Україні. *Транспортні системи та технології перевезень*, (29), 52–58. <https://doi.org/10.15802/tstt2025/325407>

[3] Ломотько, Д. В., Ільчишин, В. М., Ломотько, М. Д., Афанасова, О. Ф. (2025). Удосконалення технології передавання контейнеропотоку із зерновими вантажами для перевезення за участю залізничного транспорту. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*, (211), 290-303. DOI: <https://doi.org/10.18664/>

УДК 656.073.235

АКТУАЛЬНІСТЬ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

THE RELEVANCE OF PIGGYBACK TRANSPORTATION IN UKRAINE UNDER PRESENT-DAY CONDITIONS

*Д-р. техн. наук Д.В. Ломотько, канд. техн. наук Г.М. Афанасов,
асп. О.Ф. Афанасова*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*Dr. (Tech.) D.V. Lomotko, Ph.D. H.M. Afanasov,
graduate student O.F. Afanasova*

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Контрейлерні перевезення — форма комбінованих перевезень, за якої автопоїзди/напівпричеми транспортуються на спеціалізованих залізничних платформах, а автомобіль забезпечує лише «короткі плечі» на початку та в кінці маршруту. Такий ланцюг поєднує маневреність автотранспорту з «всепогодністю», продуктивністю та безпекою залізниці, що скорочує час і витрати на перевантаження між видами транспорту [1]. Під час дії режиму воєнного стану необхідність інтермодальних рішень різко зросла через блокування морських портів, перевантаження пропускної спроможності прикордонних переходів і нестачу водіїв. Відтак вантажопотоки переорієнтовано на західні кордони та Дунайські порти, а залізниці стали основою експортної логістики [2]. Контрейлерна технологія поєднує мобільність автомобіля та енергоефективність і надійність залізниці, забезпечуючи скорочення часу на кордонах, зниження витрат і підвищення стійкості ланцюгів постачання.

Мета роботи — показати економічну й операційну доцільність масштабування контрейлерних перевезень під час війни, окреслити роль залізниці та вимоги до інфраструктури/регуляції для інтеграції в TEN-T. Методи: аналітичний огляд українських рецензованих джерел; зіставлення техніко-економічних показників і бар'єрів (тарифи, колійна несумісність, пропускна спроможність кордонів).