

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

**ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ КОНТЕЙНЕРИЗАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ
ТЕХНОЛОГІЙ**

**INCREASING THE LEVEL OF CONTAINERIZATION IN UKRAINE'S
RAIL TRANSPORT BASED ON INTELLIGENT TECHNOLOGIES**

*О.О. Шапатіна, канд. техн. наук, Д.О. Троян, аспірант,
Д.О. Клименко, магістрант*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*O.O. Shapatina, PhD (Tech.), D.O. Troyan, postgraduate student,
D.O. Klymenko, master
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Контейнеризація є ключовим інструментом уніфікації логістичних процесів та інтеграції національної економіки у світову систему. В умовах стратегічної необхідності приєднання до транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та відновлення економічної активності, підвищення частки контейнерних перевезень на залізничному транспорті набуває критичного значення.

На сьогодні рівень контейнеризації в Україні становить менше ніж 4% від загального обсягу перевезень, тоді як у країнах Європейського Союзу (ЄС) цей показник сягає 35-55% [1, 2].

Низький рівень контейнеризації в Україні пов'язаний із комплексом взаємозалежних проблем. Перш за все, це інфраструктурні обмеження, що виявляються у дефіциті сучасних високотехнологічних мультимодальних терміналів та недостатній пропускній здатності на стиках колій 1520 мм та 1435 мм (питання інтероперабельності). До цього додається управлінська неефективність, спричинена відсутністю єдиної інтелектуальної системи для динамічного прогнозування попиту та оперативного управління контейнерними потоками, що призводить до надмірно високого порожнього пробігу рухомого складу (близько 35% за окремими оцінками) [2].

Успішний досвід країн ЄС підтверджує, що вирішальним фактором зростання контейнеризації є широке впровадження інтелектуальних транспортних технологій. Зокрема, застосування алгоритмів машинного навчання (Machine Learning) для динамічного планування графіків руху поїздів дозволило європейським операторам досягти високої надійності та швидкості контейнерних перевезень. В основу даного дослідження покладено методи системного аналізу, математичного моделювання та мережевого планування. Такий підхід дозволив ідентифікувати критичні «вузькі місця» у залізничній мережі та обґрунтувати ефективність впровадження нових технологічних рішень на терміналах.

На основі проведеного аналізу обґрунтовано необхідність реалізації трьох пріоритетних напрямків, які є основою для подальшого розвитку контейнеризації. По-перше, це інтелектуалізація управління через створення єдиної інтелектуальної платформи управління, яка на базі Big Data та штучного інтелекту забезпечить оптимальний розподіл та репозиціонування контейнерного парку. По-друге, необхідна технологічна модернізація інфраструктури, що передбачає будівництво опорних мультимодальних терміналів та оснащення їх ІТ-технологіями. По-третє, повний перехід на електронний документообіг та використання захищених каналів (на основі Blockchain) для мінімізації часу простою на прикордонних переходах.

Підвищення рівня контейнеризації на залізничному транспорті України можливе лише за умов комплексної технічної модернізації інфраструктури та впровадження інтелектуальних систем управління. Реалізація запропонованих напрямків забезпечить не лише зростання обсягів перевезень, а й стійкість логістичної системи країни та її ефективну інтеграцію у європейську транспортну мережу.

[1] Транспортна стратегія до 2030 року і роль залізниці в ній. URL: <https://www.railinsider.com.ua/rol-zalznici-v-transportnij-strategiyi/> (дата звернення: 04.11.2025).

[2] Аналіз регуляторного впливу. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%90%D0%90%D0%9B%D0%86%D0%97%D0%A0%D0%95%D0%93%D0%A3%D0%9B%D0%AF%D0%A2%D0%9E%D0%A0%D0%9D%D0%9E%D0%93%D0%9E%D0%92%D0%9F%D0%9B%D0%98%D0%92%D0%A3%200805.docx> (дата звернення: 04.11.2025).

УДК 338.47:629.463(477)

ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ПУБЛІЧНИХ ЗАКУПІВЕЛЬ – НЕОБХІДНІСТЬ УДОСКОНАЛЕННЯ

PUBLIC PROCUREMENT PERFORMANCE INDICATORS – NEED FOR IMPROVEMENT

*Канд. техн. наук В.І. Шевченко, Б.В. Мацієвський, Д.В. Кривошеєв
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) V.I. Shevchenko, B.V. Matsievskiy, D.V. Kryvosheev
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

Керівництво АТ «Укрзалізниця» постійно виявляє турботу питанням пов'язаним із закупівлями товарів робіт та послуг. На офіційному сайті АТ «Укрзалізниця» доволі часто з'являються повідомлення про економію коштів в процесі здійснення закупівель у системі ПРОЗОРРО [1]. Однак, чи дійсно є справжня економія коштів, при відсутності обґрунтованих показників, чи дійсно кошти підприємства завжди використовуються ефективно. Для того, щоб відповісти на це питання, пропонуємо зробити аналіз закупівлі фанери,