



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ



СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ



ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
IV-ї МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«ТРАНСПОРТ: НАУКА ТА ПРАКТИКА»

22 травня 2025 р.



Україна, Київ – Одеса

Транспорт: наука та практика: Збірник наукових праць IV-ї міжнародної науково-практичної конференції, Київ – Одеса, 22 травня 2025 р. – м. Київ: СНУ ім. В. Даля, 2025. – 411 с.

Співголови оргкомітету конференції:

Поркуян О.В.	д.т.н., проф., ректор, Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Київ, Україна
Климаш А.О.	к.т.н., доц., завідувач кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин, Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Київ, Україна
Кириллова О.В.	д.т.н., проф., завідувач кафедри експлуатація портів і технологія вантажних робіт, Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

У збірнику представлені наукові праці IV Міжнародної науково-практичної конференції «ТРАНСПОРТ: НАУКА ТА ПРАКТИКА», яка організована та проведена спільними зусиллями кафедри залізничного, автомобільного транспорту та підйомно-транспортних машин, факультету транспорту і будівництва Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля (СНУ ім. В. Даля), м. Київ та кафедри експлуатації портів і технології вантажних робіт Навчально-наукового інституту морського бізнесу Одеського національного морського університету за участю таких вітчизняних та зарубіжних установ та навчальних закладів: Міністерство освіти і науки України, ДНУ «Інститут модернізації змісту освіти», Київський інститут залізничного транспорту Державного університету інфраструктури та технологій, Україна, Український державний університет залізничного транспорту, Україна; Brno University of Technology, Чеська Республіка; Vilnius Gediminas Technical University, Литва; University of Žilina, Словаччина; Silesian University of Technology, Польща; Transport company AVA Carrier LLC, Lincoln, NE, USA

Електронне збірник містить результати досліджень здобувачів вищої освіти, аспірантів, викладачів та науковців за напрямками: транспортні системи, технології та логістика; транспортні засоби та безпека перевезень; транспортна інфраструктура; економіка та правове забезпечення транспорту; інформаційні технології у логістичних та транспортних системах.

Матеріали подано в авторській редакції

УДК 656.2

Киман А.М., докт., Краченко М.А., докт.,

Товстопят В.В., маг., Прохорченко А.В., д.т.н., проф.

Український державний університет залізничного транспорту, Україна

АНАЛІЗ МЕТОДІВ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ В УМОВАХ ВИЯВЛЕННЯ ОБМЕЖЕНЬ ЇЇ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ

***Анотація.** Розглянуто європейський досвід правового регулювання доступу до перевантаженої залізничної інфраструктури та визначено його значення для формування ефективної політики розвитку залізничної мережі в Україні. Запропоновано адаптацію механізмів ЄС для запровадження прозорих та недискримінаційних підходів до управління пропускнуою спроможністю в національному законодавстві.*

Проблематика. Залізниця України відноситься до вертикально інтегрований систем, де управління рухом поїздів та інфраструктурою здійснюється в межах єдиного процесу. Така організація управління створює низку складнощів, зокрема відсутність прозорості при визначенні пріоритетності руху через ділянки з обмеженнями пропускнуої спроможності. Практика АТ “Укрзалізниця” показує, що для вирішення проблеми перевантаження інфраструктури часто застосовується перерозподіл вагонопотоків між паралельними напрямками згідно з Планом Формування Поїздів. Однак цей підхід спричиняє збільшення відстані перевезення для кружних маршрутів, що, в свою чергу, веде до здорожчання послуг для деяких вантажовідправників, порушуючи принципи конкуренції на ринку перевезень і створюючи дискримінаційні умови доступу до залізничної інфраструктури. Крім того, на сьогодні АТ “Укрзалізниця” не має чітких нормативно-правових зобов'язань щодо вирішення проблеми перевантаження інфраструктури чи інвестування у модернізацію ділянок з низькою пропускнуою спроможністю, що гальмує

ефективний розвиток мережі. Такий підхід є неприпустимим, оскільки не відповідає вимогам діючих залізничних Директив Європейського Союзу, яких Україна зобов'язана імплементувати у рамках асоціації з ЄС. Тому питання розробки та впровадження ефективних методів управління розвитком залізничної мережі в умовах виявлення обмежень пропускної спроможності є надзвичайно актуальним для забезпечення сталого та конкурентоспроможного розвитку залізничного транспорту в Україні.

Основні матеріали дослідження. Одним із сучасних і загальновизнаних підходів до управління розвитком залізничної мережі є впровадження нормативно-правових механізмів, закріплених у Директивах Європейського Союзу. Зокрема, важливе значення мають положення Директиви 2001/14/ЄС [2] першого залізничного пакета, а також Директиви 2012/34/ЄС [3], яка є оновленням попередніх норм. Україна взяла на себе зобов'язання імплементувати ці Директиви в рамках Плану імплементації положень Угоди про асоціацію з ЄС. Ключовим інструментом регулювання в умовах обмеженої інфраструктурної пропускної спроможності є процедура офіційного визнання певної ділянки мережі як перевантаженої інфраструктури. Відповідно до статті 47 Директиви 2012/34/ЄС: “1. Якщо після узгодження запитів на нитку графіка та консультацій з заявниками неможливо адекватно задовольнити запити на інфраструктурну пропускну спроможність, оператор інфраструктури має негайно заявити, що ділянка інфраструктури, на якій це сталося, є перевантаженою. Це також має бути зроблено для інфраструктури, на якій, можливо, очікується дефіцит пропускної спроможності найближчим часом.” У термінах Директиви [3], перевантажена інфраструктура – це така частина залізничної мережі, для якої попит на інфраструктурну пропускну спроможність стабільно перевищує її доступну пропозицію, навіть після оптимізації та погодження графіків.

В європейській практиці зразковим прикладом є діяльність оператора інфраструктури DB Netz AG у Німеччині. Відповідно до Розділу 58 закону

ERegG [4], після офіційного визнання перевантаженої інфраструктури, DB Netz AG протягом шести місяців проводить детальний аналіз пропускної спроможності. Далі, упродовж трьох місяців, розробляється план збільшення пропускної спроможності, який подається на розгляд Федеральному залізничному управлінню (EBA) та Федеральному мережевому агентству (BNetzA) [5]. Проект плану публікується на офіційному сайті, і користувачі мають змогу надати свої зауваження протягом одного місяця. Усі поточні плани з підвищення пропускної спроможності (Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität, PEK) знаходяться у відкритому доступі на вебсайті DB Netz AG.

Згідно зі статтею 51 Директиви 2012/34/ЄС, до змісту плану мають входити: - аналіз причин перевантаження; - прогноз розвитку руху поїздів; - технічні та організаційні обмеження розвитку; - варіанти підвищення пропускної спроможності та їхня вартість; - зміни у структурі зборів за інфраструктурний доступ (за потреби); - календарний план реалізації заходів. Чітке визначення та встановлення змісту плану формує для оператора інфраструктури довгострокові зобов'язання щодо розвитку залізничної мережі.

Висновки. Вище проведений аналіз нормативно-правових механізмів управління розвитком залізничної мережі в умовах обмеженої пропускної спроможності, зокрема на основі вимог Директив 2001/14/ЄС та 2012/34/ЄС доводить важливість для формування механізму розвитку залізничної мережі у довгостроковій перспективі. На основі вивчення європейської практики визнання частини інфраструктури перевантаженою на прикладі діяльності оператора DB Netz AG у Німеччині встановлено, що чинна система управління інфраструктурою в Україні є непрозорою, не містить інструментів обов'язкової модернізації вузьких місць мережі та створює ризики дискримінаційного доступу до інфраструктури. Важливим є існування нормативно закріпленої процедури визнання інфраструктури перевантаженою з подальшою розробкою обов'язкового плану підвищення пропускної спроможності. Це дозволяє

спрямовувати ресурси на розвиток критичних дільниць та обґрунтовувати застосування спеціальних тарифів. Наявна практика АТ “Укрзалізниця”, що полягає у перерозподілі вагонопотоків, хоч і дозволяє знизити навантаження на окремі дільниці, водночас веде до підвищення витрат на перевезення та порушення конкуренції. Відсутність обов’язкових інвестиційних зобов’язань щодо усунення "вузьких місць" вимагає термінового перегляду існуючої моделі управління. Імплементация вимог Директив ЄС 2001/14/ЄС та 2012/34/ЄС, зокрема положень статей 47 та 51, є обов’язковою для України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС. Впровадження цих положень в національне законодавство дозволить створити правові засади для застосування ефективних механізмів управління в умовах перевантаження інфраструктури.

kymam.am@kart.edu.ua

kravchenko.ma@kart.edu.ua

prokhorchenko@kart.edu.ua

УДК 656.025.4

Кириллова О.В., д.т.н., проф.,

Кириллова В.Ю., к.т.н.

Одеський національний морський університет, Україна

ЕВОЛЮЦІЯ РОЛІ ПОРТІВ У ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ: КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЯ МОДЕЛІ PORT-CENTRIC SUPPLY CHAINS

***Анотація.** У статті розкрито концептуальні засади формування порт-центричних ланцюгів постачання (Port-Centric Supply Chains) як прогресивної моделі розвитку глобальної та національної транспортної інфраструктури. Здійснено порівняльний аналіз ролі порту в транспортній науці та в сучасних підходах до управління ланцюгами постачання. Визначено нормативно-правові передумови впровадження цієї моделі в Україні, а також підкреслено роль приватних портів та індустріальних зон як ключових факторів трансформації портової*

ЗМІСТ

Бабій М.В., Бабій В.А., Плекан У.М. Способи досягнення раціоналізації перевезень при ефективному управлінні транспортними потоками	3
Бережняк І.А., Блошкін М.І., Сліпенький Є.Б., Дорошук В.О. Вплив інтелектуальних транспортних систем (ітс) на прояви парадоксу Бреса.....	6
Загурський О.М. Економіко-математична модель оптимізації логістичного сервісу ланцюга постачань	9
Киман А.М., Краченко М.А., Товстопят В.В., Прохорченко А.В. Аналіз методів управління розвитком залізничної мережі в умовах виявлення обмежень її пропускної спроможності	14
Кириллова О.В., Кириллова В.Ю. Еволюція ролі портів у глобальних ланцюгах постачання: концептуалізація моделі Port-centric supply chains	17
Кириллова О.В., Ромах В.Л. Засади створення конкурентного ринку портових контейнерних терміналів	24
Корнієць П.Є. Особливості судноплавства на Дунаї	29
Коробкова О.М. Європейські стандарти митного посередництва: регуляторні зміни та нові вектори адаптації бізнесу	33
Кудряшов Д.В. Моделювання транспортних потоків будівельних матеріалів у контексті розвитку мультимодальних логістичних центрів	36
Лебідь Є.М., Лужанська Н.О., Лебідь І.Г. Розробка заходів з оптимізації тривалості транспортно-експедиторського обслуговування замовників при виконанні мультимодальних перевезень	39
Магамадов О.Р. Алгоритм адаптивного управління процесом обробки судна	44
Кириллова О.В., Магамадов О.Р., Павлова Н.Л. Українська школа підготовки фахівців з управління портовою діяльністю	48
Мазуренко О. О., Тігов О.Г. Впровадження блокчейн технологій для відстеження контейнерів на залізничному транспорті	53

Формат 60 × 84 1/8. Папір офсетний. Гарнітура Times.
Друк офсетний. Умов. друк. арк. . Обл.-вид. арк. .
Наклад 100 прим. Вид. № . Ціна вільна.

Видавництво
Східноукраїнського національного університету
імені Володимира Даля

Свідоцтво про реєстрацію: серія ДК № 1620 від 18.12.03

Адреса університету: вул. Іоанна Павла II, 17

м. Київ, 01042, Україна

E-mail: vidavnictvoSNU.ua@gmail.com