

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ
Кафедра «Логістичне управління та безпека руху на транспорті»

РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ «AVA CARRIER»

ТОВ «КСТ ГРУП УКРАЇНА»

Глобалізація наукового і освітнього простору. Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

XVII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

19 Грудня, 2025

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
VOLODYMYR DAHL EAST UKRAINIAN NATIONAL UNIVERSITY
Department «Logistics management
and traffic safety in transport»

REGIONAL BRANCH «DONETSK RAILWAY»
PJSC «UKRZALIZNYTSIA»

STATE SERVICE OF UKRAINE FOR TRANSPORT SAFETY

TRANSPORT AND LOGISTICS COMPANY «AVA CARRIER»

KST GROUP UKRAINE

**GLOBALIZATION OF SCIENTIFIC
AND EDUCATIONAL SPACE.
INNOVATIONS OF TRANSPORT.
PROBLEMS, EXPERIENCE, PROSPECTS**

SCIENTIFIC PAPERS

OF XVII INTERNATIONAL SCIENTIFIC
AND PRACTICAL CONFERENCE

December 19, 2025

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова організаційного комітету

Чернецька-Білецька Наталія Борисівна – д.т.н., професор, завідувачка кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, м. Київ. Засновник ГО «Східноукраїнська логістична асоціація».

Заступник голови організаційного комітету

Кузьо Владислав Станіславович – директор логістичного підприємства "KST Group Ukraine", м. Київ.

Члени організаційного комітету

Рязанцева Антоніна Костянтинівна – головний спеціаліст відділу державного нагляду у м. Київ Державної служби України з безпеки на транспорті.

Кравчук Ігор Олексійович – начальник відділу державного нагляду у м. Київ Державної служби України з безпеки на транспорті.

Сидисв Володимир Романович – начальник кадрів регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця».

Борисенко Дмитро Володимирович – головний інженер регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця».

Турняк Сергій Миколайович – д.т.н., професор, завідувач кафедри «Транспортні технології» Національного університету «Запорізька політехніка».

Водолазський Олексій Олександрович – співробітник транспортно-логістичної компанії «AVA CARRIER» США, штат Небраска.

Вчений секретар конференції

Мірошнікова Марія Володимирівна – к.т.н., доц., доцент кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, м. Київ. Член Ради ГО «Східноукраїнська логістична асоціація».

Рекомендовано до друку кафедрою логістичного управління та безпеки руху на транспорті Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля (Протокол №21 від 30.01.2026 р.)

Глобалізація наукового і освітнього простору. Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи: збірник наукових праць конференції, 19 грудня 2025 р. / відп. ред. Н.Б. Чернецька-Білецька. – Київ: СЛУ ім. В. Даля, 2025. – 248 с.

© Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, 2025

© Volodymyr Dahl East Ukrainian National University, 2025

CONTENTS

Dudka V.S., Mykhailov Ye.V. DEVELOPMENT OF MAGNETIC LEVITATION TRANSPORT SYSTEMS	13
Erastova T.S., Zahorianskyi V.G. IMPLEMENTATION OF THE CLARK-WRIGHT ALGORITHM FOR THE CONDITIONS OF MILK DELIVERY BY ROAD TRANSPORT FOR PROCESSING	17
Ivliieva O., Shvetsova O. INTEGRATION OF DIGITAL SOLUTIONS INTO GREEN LOGISTICS OF MARITIME TRANSPORT	19
José E., Romero V. УДОСКОНАЛЕННЯ СТРУКТУРИ МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	26
Kliuiev S. EU TRANSPORT POLICY AND INFRASTRUCTURE: PATHWAYS FOR UKRAINE	30
Kliuiev S. THE PRACTICAL ASPECT OF THE EU SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY STRATEGY	34
Kliuiev S. OPTIMIZATION OF INTERNATIONAL LOGISTICS PROCESSES BASED ON GREEN LOGISTICS	38
Kliuiev S., Miroshnykova M., Davydov A., Radionov V. CHALLENGES AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT IN UKRAINE IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION	40
Kliuiev S., Kalinin O., Kravchenko V. INFORMATION TECHNOLOGY IN SUPPLY CHAIN MANAGEMENT AND ITS IMPACT ON TRANSPORTATION EFFICIENCY	43

Ломотько Д.В., Кудряшов Д.В. УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ ПРИМИКАННЯ З ПІД'ЇЗНИМИ КОЛІЯМИ ПІДПРИЄМСТВ У СИСТЕМІ ПОВАГОННИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	163
Мацібора Ю., Забіш І., Баб'як М., Недужа Л. ДО ПИТАННЯ МОДЕЛЮВАННЯ СТРУМОПРИЙМАЧІВ ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	166
Машенко М.А., Шапран Є.М., Білоцерківський О.Б., Соснов І.І. СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТОВАРОЗНАВСТВА В УКРАЇНІ У ВОЄННИЙ ПЕРІОД.....	170
Миронов Б.О., Клецька О.В. МЕТОДИКА ВИБОРУ ЗАХОДУ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДЛЯ КОМПАНІЇ.....	173
Мірошниченко І.С. ЕНЕРГОРЕСУРСНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ ЯК ДРАЙВЕР СТАЛОГО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ.....	175
Молоштан Д.В. ВПЛИВ МІГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ МОЛОДІ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ.....	177
Мороз М.М. ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	181
Мороз О.С., Симонов С.І. КАРКАСНА БУДІВЛЯ АВТОСАЛОНУ З МЕТАЛЕВОЮ КРИВОЛІНІЙНОЮ ФЕРМОЮ В М. ДНІПРО.....	184
Нестеренко Г.І., Музикін М.І., Бібік С.І. ВИКОРИСТАННЯ ПРОПУСКНОЇ ТА ПРОВІЗНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ЛІНІЙ	186

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ ПРИМИКАННЯ З ПІД'ЇЗНИМИ КОЛІЯМИ ПІДПРИЄМСТВ У СИСТЕМІ ПОВАГОННИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ломотько Д.В., Кудряшов Д.В.

Український державний університет залізничного транспорту

Вантажні залізничні перевезення є базовою складовою транспортно-логістичного забезпечення промисловості та аграрного сектору економіки. У структурі повагонних перевезень особливе місце займають під'їзні колії підприємств, на яких виконуються основні операції з навантаження, вивантаження та внутрішнього переміщення вагонів. У зоні взаємодії станцій примикання з під'їзними коліями формується до 40% часу обороту вагона, що безпосередньо впливає на ефективність перевізного процесу.

Сучасні умови функціонування транспортної галузі характеризуються зростанням вимог до ритмічності, надійності та безпеки вантажних перевезень. За цих умов традиційні підходи до організації взаємодії станцій і під'їзних колій, що базуються переважно на оперативних диспетчерських рішеннях, не забезпечують необхідного рівня ефективності процесів.

Актуальність удосконалення технології взаємодії станцій примикання з під'їзними коліями підприємств зумовлена тим, що основні експлуатаційні втрати при повагонних перевезеннях виникають саме у зоні виконання маневрових і вантажних операцій. За результатами досліджень встановлено, що понад 90 % вантажних операцій виконується на під'їзних коліях, при цьому час перебування вагонів у зоні незагального користування має тенденцію до зростання [2].

Неритмічність подачі та забирання вагонів, недостатня узгодженість з виробничими циклами підприємств, обмеженість маневрових ресурсів і відсутність формалізованих регламентів взаємодії призводять до накопичення рухомого складу, повторних маневрових пересувань і зростання непродуктивних простоїв. Порушення термінів обслуговування під'їзних колій супроводжується фінансово-правовими ризиками, пов'язаними зі штрафними санкціями та претензійною роботою, що збільшує транспортну складову у собівартості продукції [3].

У сучасних дослідженнях підкреслюється, що під'їзні колії є ключовим елементом виробничо-транспортних логістичних ланцюгів,

а підвищення ефективності їх функціонування можливе лише за умови формалізації та узгодження технологічних процесів у системі «станція примикання – під'їзна колія – підприємство».

Взаємодію станції примикання з під'їзною колією підприємства доцільно розглядати як складний технологічний процес, що включає сукупність послідовних операцій з очікування подачі, виконання маневрових пересувань, перебування вагонів під вантажними операціями та їх подальшого забирання. Для кількісної оцінки ефективності цієї взаємодії сумарний час перебування вагона у зоні обслуговування може бути поданий у вигляді:

$$T_{\sigma} = T_{оч} + T_n + T_m + T_n + T_z, \quad (1)$$

де $T_{оч}$ – час очікування подачі вагонів на станції примикання;

T_n – тривалість подачі вагонів на під'їзну колію;

T_m – час виконання маневрових операцій;

T_n – час перебування вагонів під вантажними операціями;

T_z – час очікування та виконання забирання вагонів.

Аналіз структури цього показника свідчить, що найбільш нестабільними є складові, пов'язані з очікуванням і маневровою роботою. Їх величина визначається переважно організаційними чинниками, а не технічними параметрами інфраструктури. Саме ці складові формують основний резерв скорочення обороту вагона без необхідності капітальних вкладень у інфраструктуру.

Система «станція примикання – під'їзна колія» належить до класу слабоформалізованих об'єктів управління, для яких характерні багатофакторність, наявність випадкових впливів і багатокритеріальність прийняття рішень [2, 4]. У таких умовах ефективність управління значною мірою залежить від рівня впорядкованості технологічних процедур і чіткого регламентування дій учасників перевізного процесу з використанням інформаційних технологій [1].

Удосконалення технології взаємодії пропонується здійснювати шляхом впровадження узгодженого планування подачі та забирання вагонів, яке враховує пропускну спроможність фронтів навантаження, можливості маневрового господарства та виробничі цикли

підприємств (рис. 1). Такий підхід враховує пропускну спроможність фронтів навантаження, можливості маневрового господарства та виробничі цикли підприємств.

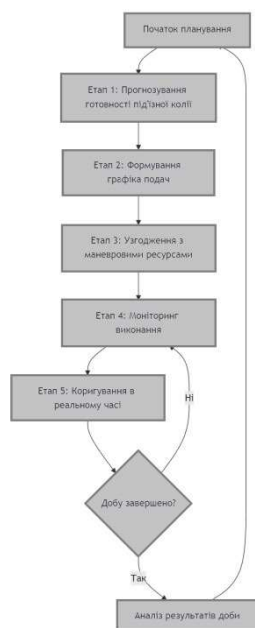


Рис. 1. Структурно-логістична схема узгодженого планування роботи під'їзної колії

Дослідження взаємодії сортувальних станцій з під'їзними коліями великих підприємств показують, що застосування логістичних і формалізованих підходів до управління дозволяє зменшити простой вагонів, скоротити кількість позапланових маневрових операцій і підвищити ритмічність роботи станцій примикання [4].

Впровадження запропонованої технології дозволяє досягти наступних показників: скорочення часу очікування подачі на 18-22%; зменшення кількості маневрових операцій на 15%; підвищення ритмічності обслуговування до 92%.

Запропонований підхід не потребує значних інфраструктурних змін і може бути реалізований у межах чинної технології роботи станцій примикання та під'їзних колій. Отримані результати доцільно

використовувати при розробленні технологічних регламентів обслуговування під'їзних колій підприємств, а також як методичну основу для подальших досліджень з удосконалення організації вантажних залізничних перевезень.

Література:

1. Антонів О. С. Метод управління роботою під'їзних колій вантажовласників в умовах розвитку інформаційних технологій на залізничному транспорті // Вісник Вінницького національного технічного університету. 2021.
2. Бутько Т. В., Ляшко О. В. Формалізація технології роботи залізничної станції з під'їзною колією на основі методів логістики // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. 2012. Вип. 133. С. 63–69.
3. Шаповал Г. В., Резниченко О. Ю. Вибір оптимальної стратегії взаємодії вантажної станції та під'їзних колій // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. 2014. Вип. 146. С. 71–75.
4. Шумик Д. В., Пелешко С. І., Стронська Н. І. Удосконалення взаємодії сортувальної станції та під'їзних колій великих публічних акціонерних товариств // Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2016. Вип. 165. С. 232–240.

ДО ПИТАННЯ МОДЕЛЮВАННЯ СТРУМОПРИЙМАЧІВ ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

**Мацібора Ю.¹ст.гр. ЗТБТ-21, Забіш І.² ст.гр. ПМ-2412,
Баб'як М.¹, Недужа Л.²**

¹Національний університет Львівська політехніка

²Український державний університет науки і технологій

Підвищення вимог до безпеки [1, 2], екологічності та матеріаломісткості [3, 4] та енергоефективності [3, 5, 6] визначає сучасні тенденції розвитку транспортних систем.

У межах глобальної транспортної політики пріоритет надається впровадженню електрифікованих видів транспорту як альтернативи техніці з вуглеводневими викидами.

**Збірник наукових праць
XVII Міжнародної науково-практичної конференції
«Глобалізація наукового і освітнього простору.
Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи»**

Відповідальний за випуск

Чернецька-Білецька Н.Б.

Оригінал-макет

Клюєв С.О.

**Статті надруковано в авторській редакції
Автори несуть відповідальність
за зміст та якість наданих матеріалів**

Київ 2025