

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту



# МАТЕРІАЛИ

вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції  
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,  
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

( 2 - 3 червня 2022р. м. Харків, Україна )



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ  
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»  
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (FRANCE)  
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF  
TRANSPORT (POLAND)  
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ  
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ПРОМИСЛОВОСТІ НАН УКРАЇНИ  
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТА

*Матеріали*

*вісімнадцятої науково-практичної  
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА  
ІНФРАСТРУКТУРА,  
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА  
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

*(2 - 3 червня 2022р. м. Харків)*

## ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

**Голова:** *Панченко С.В.*, д.т.н., проф., ректор Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

**Заступники голови:** *Ватуля Г.Л.*, д.т.н., проф., проректор з наукової роботи Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);  
*Дикань В.Л.*, д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

### Секретаріат:

*Толстова А.В.* к.е.н., доц., доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

*Шаповал Г.В.* к.т.н., доц., заступник декана з денної форми навчання Факультету УПП Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

*Примаченко Г.О.* к.т.н., ст.викладач кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

## Зміст

### Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

---

<i>С.В. Панченко</i> Індустріально-логістичні центри як сучасна модель інноваційного відродження економіки України	17
<i>В.Л. Дикань</i> Індустріальні парки як основа післявоєнного економічного відродження промисловості України	20
<i>А.С. Зайцева</i> Сутність поняття транспортно-логістичної інфраструктури, та її складових	22
<i>М.В. Корінь, О.А. Лановий</i> Розвиток ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту в умовах становлення інноваційно-інформаційної економіки	25
<i>О.В. Маковоз</i> Транспортно - логістична інфраструктура як інструмент стійкого розвитку країни в сучасних умовах	27
<i>О.М. Синіговець</i> Інноваційні форми міжнародних економічних відносин як формування нових можливостей розвитку світового господарства	29

### Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

---

<i>М.М. Багрій, В.В. Клименко</i> Основні питання розвитку та функціонування мультимодальних перевезень	32
<i>Є.І. Балака, М.Є. Резуненко</i> Вплив транспортно-логістичних процесів на валовий внутрішній продукт України та економічні наслідки блокування портів	34
<i>Г.С. Бауліна, А.О. Гукова, Т.В. Колодочка</i> Формування оптимальної технології функціонування міжнародного перевантажувального терміналу	36
<i>Г.С. Бауліна, Р.В. Самань, А.В. Пасіч</i> Підходи до удосконалення технології взаємодії станції та під'їзних колій	38

<i>В.Ф. Чеклов, Н.С. Круглова</i> Аналіз відомих програмних продуктів для імітаційного моделювання поїзних і маневрових переміщень на залізничних станціях	118
<i>G.V.Shapoval, H.I. Shelekhan</i> Improving railway station infrastructure in wartime	120
<i>О.М. Шершенюк</i> Сучасний стан транспортної інфраструктури України	122
<i>В.П. Яновська, І.В. Єгорова</i> Перспективи цифровізації транспортної інфраструктури України	124
<i>В.П. Яновська, О.В. Роговий</i> Будівництво в Україні швидкісної залізничної колії за європейськими стандартами	127

### **Секція «Логістичні технології на підприємствах транспорту і промисловості»**

---

<i>Д.В. Атаманюк, Н.І. Новальська</i> Технології та засоби обслуговування агропромислових вантажів у термінальних технологіях	131
<i>Г.Є. Богомазова, А.В.Топчій, К.Е. Голоцьоров, К.М. Драгнева</i> Перспективи розвитку логістики міжнародних перевезень вантажів у контейнерах	133
<i>Н.А. Бочарова, І.В. Федотова</i> Основні чинники ланцюгів постачань	134
<i>О.П. Бутенко, Н.В.Опікунова</i> Логістика як інструмент підвищення конкурентоздатності сучасного підприємства	137
<i>О.П. Бутенко, О.М. Чупир</i> Теоретичні аспекти управління матеріальними потоками торговельного підприємства	139
<i>Н.В. Грищенко</i> Доцільність інформаційної логістичної системи на транспортних підприємствах	141
<i>О.Г. Дейнека, В.О.Котик</i> Механізми адаптації підприємств транспортно-логістичної системи в сучасних умовах	143

5–20 с. [http://economyukr.org.ua/?page\\_id=723&lang=uk&aid=408](http://economyukr.org.ua/?page_id=723&lang=uk&aid=408)

[6] Яновська В.П., Барановський О.А. Інтеграція національної транспортної системи в транс'європейську транспортну мережу: тренди і перспективи. Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління», 2021. Вип. 49. С. 6–22. <https://em.duit.in.ua/index.php/home/article/view/1>

УДК 625.1:656.2

## БУДІВНИЦТВО В УКРАЇНІ ШВИДКІСНОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОЛІЇ ЗА ЄВРОПЕЙСЬКИМИ СТАНДАРТАМИ

### CONSTRUCTION IN UKRAINE OF A HIGH-SPEED RAILWAY TRACK ACCORDING TO EUROPEAN STANDARDS

*докт. екон. наук В.П. Яновська, О.В. Роговий*  
*Державний університет інфраструктури та технологій (Київ)*

*D. Sc. (Econ.) V. Yanovska, O. Rohovyi*  
*State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)*

Головними характеристиками системи транспорту у ХХ ст. були: збільшення пропускної спроможності, зростання протяжності комунікацій або ж нові види транспортних засобів. На сьогодні основні вимоги до систем транспорту наступні: енергоефективність, екологічність, підвищення надійності та основне – швидкості. Головні аспекти змінюються, аж до вдосконалення високошвидкісного та екологічного сполучення з мінімальними енерговитратами. А отже, прогрес технологій, формує нову систему економічних відносин, головним механізмом якої постає – час. Таким чином зароджується поняття – економіка високих швидкостей. Швидкість це економічна категорія, оскільки вона впливає на основу транспортної діяльності: на продуктивність інфраструктури, техніки, праці людей; а також і на енергоефективність, окрім того і на якісні характеристики ринкових перевезень, починаючи від термінів доставки вантажів і закінчуючи витраченим часом пасажирів на поїздку.

Будівництво швидкісної залізничної колії за європейськими стандартами в Україні значно підвищить швидкість руху поїздів, що буде відігравати важливу роль в перевезеннях залізницею пасажирів та вантажів, а також буде виступати однією з основних складових в конкурентній боротьбі між іншими системами транспорту. Проте наскільки це економічно вигідно для України сьогодні, лишається питанням протягом останніх 10-ти років.

Високошвидкісна залізниця, являє собою основний спосіб забезпечення залізничного транспорту з більш високими стандартами

продуктивності, які започатковані на поєднанні транспортних послуг та інфраструктури.

Сьогодні більшість країн мають високошвидкісні магістралі, на яких швидкість руху становить 250 км/год або більше. Потяги в Україні загалом не долають навіть позначку в 100 км/год. За даними АТ «Укрзалізниця» сьогодні пасажирський поїзд їде з середньою швидкістю приблизно в 50-60 км/год. Для досягнення швидкостей більше 300-350 км/год, як вважають експерти, необхідно або переробляти існуючі колії, або будувати нові, що дешевше та економічно доцільніше на їх думку. Також вважається що необхідно будувати окремі колії в містах. Проте такі рішення мають купу своїх недоліків.

Безумовно, нові колії потребуватимуть розлогих кутів поворотів, до прикладу, у Львівській області з усім урахуванням ландшафту гірської місцевості треба передбачити будівництво тунелів, залізничних естакад, тощо. Будівництво нової колії паралельно існуючої 1520 мм, буде якщо і можливим, то потребуватиме великої кількості додаткових земельних ділянок для нової інфраструктури, що у великих містах буде великою проблемою. Переробка або ж перешивка колії повністю на Європейську буде коштувати десятків мільярдів доларів, при цьому потрібно буде вирішувати проблему з існуючим рухомим складом, більшість якого заточені під існуючу 1520 мм колію, це є великою економічною проблемою як для існуючого бізнесу, так і для самої Укрзалізниці.

Водночас, як свідчать офіційні дані статистичних, фінансових, аналітичних звітів, на які звертають увагу дослідники, спостерігається критично високий рівень зносу і надзвичайно низький рівень простого відтворення транспортних засобів і ключової частини залізничної інфраструктури. Понад 60% локомотивів, які експлуатуються, є технічно непридатними. Середній рівень зносу вантажних вагонів є критичним і становить 90 %, по 70 % вагонах перевищений нормативно встановлений термін служби. 36 % головних колій потребують капітального ремонту і реконструкції. У мирний час, на початок 2022 року вже було констатовано, що провізна спроможність залізничної мережі через хронічне невиконання планів інвестицій за п'ять років погіршилась у 2,5 рази. Іншою мовою розв'язувати проблему оновлення рухомого складу і колій об'єктивно необхідно і постає лише питання «як?». І відповідь на це питання знаходиться у площині стратегічних орієнтирів України, а отже і стратегічних орієнтирів галузі, які мають зводитись до відбудови сучасної конкурентоспроможної залізниці, що відповідає новітнім стандартам, спроможної забезпечити переорієнтацію транспортних потоків на європейські та світові ринки.

Одним з тимчасових, компромісних варіантів, що забезпечить поступовість процесу технічних і технологічних перетворень, є розробка поєднаної лінії – коли на одних шпалах лежать одразу 4 рейки. Подібні

конструкції виготовляються в Україні, зокрема, на АТ «Коростенський завод залізобетонних шпал». Така технологія дасть можливість поетапного переходу. Тут має бути ясне політичне рішення, що дозволить залучити інвесторів, тому що в сьогоденних умовах український бюджет чи сама АТ «Укрзалізниця» не зможуть дозволити собі побудову ліній високошвидкісного руху. Паралельно з цим треба розроблювати стратегію, плани та програму.

Останні роки було запропоновано декілька проектних рішень з облаштування європейської колії у Львівській області – від станції Мостиська до Львова. Також є можливість використання європейської колії у напрямку міста Чернівці та міста Ковель Волинської області. Планували пустити потяг з Ковеля до польського міста Хелм, який знаходиться в 25 кілометрах від кордону з Україною. Також планували розпочати підготовку до будівництва в Україні євроколії на популярних маршрутах – між Києвом, Львовом, Одесою та Харковом, що дозволило б запустити високошвидкісні поїзди в самій Україні, прокласти лінію від станції Чоп до Ужгорода, що дозволило б з Ужгорода відправляти потяги європейською колією у напрямку Будапешта, Праги, Братислави, Мюнхена.

Безумовно Україна повинна прагнути до високошвидкісного руху, та розбудовувати швидкісні залізничні колії за європейськими стандартами. І робити це потрібно з використанням найбільш оптимального варіанту переходу на європейську колію, а саме поєднаної колії. Оскільки навіть такий варіант потребує складних технологічних та економічних рішень. До того ж в сучасних реаліях з'явився ще один потужний аспект – оборонний.

Потрібно розуміти наскільки введення колії 1435 мм необхідно для країни в цілому. Ситуація яку маємо сьогодні, зважаючи на високий рівень невизначеності та динаміку факторів впливу, не дозволяє з високою вірогідністю прогнозувати розвиток подій на найближчі 10 років. До того ж, при такому рішенні можна побачити низку економічних, та технічних проблем з якими зіткнеться сама залізниця. Наразі різні проекти високошвидкісних маршрутів виглядають не досить реалістичним, пасажирські перевезення є збитковими, а технологічні проблеми вантажних перевезень є досить суттєвими. І це потрібно розуміти, тому що технології роботи нашої залізниці кардинально відрізняються від європейських. З чого можна зробити висновок що інвестора не досить зацікавлені в таких складних, та судячи з усього, економічно не вигідних рішеннях.

Без сумніву можна сказати що, колія 1520 мм на шляху підвищення швидкості руху поїздів, є великою проблемою. І в майбутньому залізниця повинна бути готова до зміни ширини колії. Однак сьогодні таке рішення є економічно не вигідним та технологічно важким. Витратити десятки чи

сотні мільярдів доларів на проект, який буде не окупним, не є доречним. Таким чином, важко сказати, що рішення про заміну колії на 1435мм буде доцільним

- [1] A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork. Special Report. The official site of EU, 2018. URL: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18\\_19/SR\\_HIGH\\_SPEED\\_RAIL\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_EN.pdf)
- [2] Barron I., Campos J., Gagnepain Ph., Nash Ch., Ulied A., Vickerman R. Economic Analysis of High Speed Rail in Europe. Fundacion BBVA, 2012. 132.p. URL: [https://www.researchgate.net/publication/326159879\\_Economic\\_Analysis\\_of\\_High\\_Speed\\_Rail\\_in\\_Europe](https://www.researchgate.net/publication/326159879_Economic_Analysis_of_High_Speed_Rail_in_Europe)
- [3] High speed rail. Fast track to sustainable mobility. The official site of International union of railways, 2018. URL: [https://uic.org/IMG/pdf/uic\\_high\\_speed\\_2018\\_ph08\\_web.pdf/](https://uic.org/IMG/pdf/uic_high_speed_2018_ph08_web.pdf/)
- [4] Lee Y. A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR), Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK, 2007. URL: <https://www.tsu.ox.ac.uk/pubs/1020-lee.pdf>
- [5] Pos R. Maglev: A New Approach, Accessed 30, January 2020. URL: <https://web.archive.org/web/20050309114627/http://www.skytran.net/press/sciam01.htm>
- [6] The Future of Rail Opportunities for energy and the environment. International Energy Agency (IEA), 2019. URL: [https://iea.blob.core.windows.net/assets/fb7dc9e4-d5ff-4a22-ac07-ef3ca73ac680/The\\_Future\\_of\\_Rail.pdf](https://iea.blob.core.windows.net/assets/fb7dc9e4-d5ff-4a22-ac07-ef3ca73ac680/The_Future_of_Rail.pdf)
- [7] Wang L. Liu, Mao Y. L., Sun C. Potential Impacts of China 2030 High-Speed Rail Network on Ground Transportation Accessibility, Sustainability, 2018, vol. 10. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/4/1270>
- [8] Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Швидкість як конкурентна перевага високошвидкісних наземних перевезень. Ефективна економіка. 2020. № 2. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7665>
- [9] Яновська В.П. Фактори ризику деструктивного розвитку критичної інфраструктури (кейс залізничного транспорту України). Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 7 грудня 2021 року). К.: ДУІТ, ХНУРЕ. 2021. С. 327–332.