

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту



# МАТЕРІАЛИ

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

( 4-5 червня 2026 р. м. Харків, Україна )



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ 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

*Матеріали*

*Двадцять другої науково-практичної  
міжнародної конференції*

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

*(4 – 5 червня 2026 р., м. Харків)*

## ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

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

**Заступники голови:** *Каграманян А. О.*, к.т.н., доц., проректор з науково-педагогічної 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 управління процесами перевезень Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);

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

значно складніше. Втрата рухомого складу сьогодні, в умовах катастрофічного старіння парку вагонів, з яких більш ніж 50 відсотків експлуатується поза межами строку служби, встановленого заводом-виробником [5], сьогодні суттєво зменшує саму пропускну спроможність залізниці, яку швидко відремонтувати не можна, як, наприклад, колії або електричну мережу.

Все вище зазначене, з одного боку, формує ряд певних обмежень і проблем у діяльності вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом, а з іншого боку, призводить до необхідності адаптації системи управління транспортом до кризових умов, розвитку альтернативних маршрутів, оптимізації витрат та залучення міжнародної підтримки.

Аналіз особливостей функціонування ринку транспортних послуг в умовах воєнного стану дозволяє не тільки встановити основні проблеми й виклики, але й виробити рекомендації щодо забезпечення стійкості даного ринку, його ефективності та відновлення після закінчення військових дій.

[1] «Укрзалізниця» перевезла більше 150 млн тон вантажів за підсумками 2022 року. URL: [https://cfts.org.ua/news/2023/01/10/ukrzaliznitsya\\_perevezla\\_bilshe\\_150 mln\\_tonn\\_vantazhiv\\_za\\_pidsumkami\\_2022\\_roku\\_73295](https://cfts.org.ua/news/2023/01/10/ukrzaliznitsya_perevezla_bilshe_150 mln_tonn_vantazhiv_za_pidsumkami_2022_roku_73295) (дата звернення: 27.05.2026).

[2] Муравський А. Вантажні перевезення "Укрзалізниці" за рік знизилися на 8%. URL: <https://pravda.com.ua/biznes/vantazhni-perevezennya-ukrzaliznitsi-za-rik-znizilisya-na-8-817218/> (дата звернення: 27.05.2026).

[3] Критично важлива інфраструктура. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/logistika-v-ukrajini-pid-chas-viyni-vtrati-infrastrukturi-ta-klyuchovi-dosyagnennya-galuzi-50583526.html> (дата звернення: 27.05.2026).

[4] Гайдук І. Росія знищила десятки вагонів Укрзалізниці: чи вистачить усім квитків влітку. URL: [https://24tv.ua/economy/kvitki-royizd-yak-ataki-zaliznitsyu-sprichinili-defitsit-vagoniv\\_n3072065](https://24tv.ua/economy/kvitki-royizd-yak-ataki-zaliznitsyu-sprichinili-defitsit-vagoniv_n3072065) (дата звернення: 27.05.2026).

[5] Криза рухомого складу: стан, структура та вік парку вантажних вагонів на залізницях України. URL: <https://traffic.od.ua/news/railua/1271116> (дата звернення: 27.05.2026).

УДК 656.2:656.073:658.7

### СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦІ ТА ВАНТАЖНИХ ТЕРМІНАЛІВ

#### MODERN APPROACHES TO ENSURING RAILWAY AND FREIGHT TERMINAL INTEROPERABILITY

*Д. Ю. Ляпін, канд. техн. наук Т. В. Головко*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D. Yu. Lyapin, T. V. Golovko, PhD (Tech.)*  
*Ukrainian State Univesity of Railway Transport (Kharkiv)*

Євроінтеграційний курс України надає залізничній галузі нового стратегічного виміру, особливо у часи воєнного стану. Розширення мережі

TEN-T на чотири українські транспортні коридори, з переорієнтацією з осі Схід-Захід на коридори Північної Балтії з портами Чорного та Середземного морів. Це означає, що вітчизняна залізнична інфраструктура має відповідати єдиним стандартам – технічним специфікаціям сумісності TSI, передбаченим Директивою 2016/797 [1]. І це вже зобов'язує юридичну адаптацію підсистем інфраструктури, рухомого складу та керування рухом. Щорічний огляд ERA (2025) свідчить, що понад половину залізничного трафіку в міжнародному сполученні становлять саме вантажні перевезення, однак збереження різнорідних національних технічних норм суттєво знижує ефективність транскордонних маршрутів [2].

Велика є проблема стику між залізничними станціями та вантажними терміналами: відмінності у ширині колії, форматах перевізних документів і допустимих осьових навантаженнях утворюють зону технологічної несумісності. Клименко В. І. та Огар А. М. [4] розглядають подібні вузлові точки крізь призму теорії масового обслуговування і показують, що навіть незначне перевищення критичного коефіцієнта завантаження призводить до нелінійного зростання черг і блокування маневрової роботи станцій. Розрахунками Holoborodko та Bazaras (2025) [3], ця закономірність цілком підтверджується на практиці: переробна спроможність прикордонних вузлів України реалізується лише на 55–70 %. Побережний Р. Г. [5] також наголошує, що підвищення цього показника в умовах інтеперабельності потребує врахування не лише технічних параметрів колійного розвитку, а й організаційно-технологічних регламентів взаємодії суміжних об'єктів.

У відповідь на ці виклики в європейській практиці сформувалося кілька взаємодоповнювальних підходів. На рівні систем керування рухом – це уніфікація сигналізації через ERTMS, обов'язкову для всіх об'єктів мережі TEN-T. На рівні рухомого складу – цифровий автоматичний зчіп (DAC), який автоматизує зчеплення із наскрізним каналом передачі даних і живлення вздовж усього складу, що дозволяє перейти до важчих і довших потягів та пришвидшити обробку на терміналах. На рівні документообігу – перехід до електронної накладної ЦІМ/СМГС, покликаний усунути документарну складову затримок на технологічних стиках, яка в окремих випадках порівнянна за тривалістю з самим перевезенням.

Аналізуючи наявні дані виходить, що ізольоване застосування будь-якого з перелічених інструментів дає обмежений ефект. За статистикою ERA (2025), приріст обсягів внутрішнього комбінованого транспорту в ЄС у 2024 р. склав 10,6 %, тоді як транскордонний сегмент зріс лише на 2,7 % – саме через нерозв'язані питання сумісності на міжнародних коридорах [2]. Це підтверджує, що реальне підвищення пропускної спроможності вузлів можливе лише за умови одночасного узгодження інфраструктурних, технологічних і нормативних рішень. Для України це

означає необхідність паралельного просування в кількох площинах: впровадження стандартів TSI у національну нормативну базу, розбудова мережі євроколії (1435 мм) у напрямку Львова та польського кордону, а також цілеспрямована модернізація прикордонних вантажних терміналів як вузлових точок майбутньої інтегрованої транспортної системи.

[1] Directive (EU) 2016/797 on the interoperability of the rail system within the European Union. OJ L 348; OJ L 138. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj/eng> (дата звернення 20.05.2026)

[2] European Union Agency for Railways. Annual Overview on Interoperability in SERA 2025. Luxembourg : Publications Office of the EU, 2025. URL: <https://www.era.europa.eu/content/annual-overview-interoperability-2025> (дата звернення: 26.05.2026).

[3] Holoborodko P., Bazaras D. Research of the Problem of Integration of the Railway Infrastructure of Ukraine to EU Standards. Reliability and Statistics in Transportation and Communication (RelStat 2024). Lecture Notes in Networks and Systems, vol. 1337. Cham : Springer, 2025. DOI:10.1007/978-3-031-87532-8\_8 (дата звернення: 24.05.2026)

[4] Клименко В. І., Огар А. М. Теорія масового обслуговування в транспортних системах : навч. посіб. Харків : УкрДУЗТ, 2019. 184 с.

[5] Побережний Р. Г. Оцінка переробної спроможності залізничних станцій в умовах інтеперабельності. Збірник наукових праць УкрДАЗТ. 2021. Вип. 139. С. 87–95.

**УДК 656.073:656.615**

### **НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ СУЧАСНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ТЕРМІНАЛІВ**

### **DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF MODERN CONTAINER TERMINALS**

*канд. техн. наук Є. В. Михайлов*

*Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля (м. Київ)*

***E. V. Mikhailov, PhD (Tech.)***

*Volodymyr Dahl Eastukrainian National University (Kyiv)*

Сучасна світова економіка значною мірою залежить від стабільної та ефективної роботи транспортно-логістичних систем. Контейнерні перевезення відіграють одну з ключових ролей у міжнародній торгівлі, забезпечуючи стандартизацію та можливість обробки великих вантажопотоків. Водночас стрімке збільшення обсягів перевезень і поява надвеликих контейнеровозів кардинально підвищили вимоги до портової інфраструктури [1].

Традиційні контейнерні термінали (КТ), які створювалися за умов менших обсягів вантажів й іншої логістичної реальності, все частіше стикаються зі структурними обмеженнями. Це призводить до зниження пропускної здатності, зростання операційних витрат і зменшення прогнозованості логістичних процесів. У такій ситуації виникає нагальна

## Зміст

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

---

<b>С. В. Панченко</b> Трансформація залізничного транспорту України: логістична стійкість та європейська інтеграція в умовах воєнних викликів	3
<b>В. Л. Дикань</b> Інституційне забезпечення розвитку індустріальних парків в Україні: виклики та перспективи	7
<b>Yu. Prus</b> Cluster approach to ensuring the protection of critical infrastructure objects	10
<b>Л. М. Алексеєнко, О. І. Тулай</b> Вплив управління публічними фінансами на розвиток індустріальних центрів: регіональний та міжнародний виміри	12
<b>Е. Р. Бекіров</b> Туризм як драйвер економічного зростання Дніпровського регіону: шляхи удосконалення	14
<b>К. В. Гарькавенко</b> Фінансові механізми повоєнного відновлення індустріальних центрів України в умовах глобалізації	16
<b>Л. Л. Калініченко</b> Цифрова трансформація промислових екосистем: нові архітектури індустріального розвитку	19
<b>В. В. Коваль, І. М. Гончарова</b> Новітні стандарти розвитку індустріальних парків України як чинник глобальної конкурентоспроможності	21
<b>М. А. Мироненко, Т. І. Лисенко</b> Розвиток індустріального центру в умовах глобальних викликів на прикладі міста Дніпра	23
<b>М. Р. Новіцький</b> Проблематика екологічної безпеки в умовах розвитку індустріальних центрів: системні виклики, технологічні ризики та стратегії модернізації	25

<b>Д. Ю. Ляпін, Т. В. Головка</b> Сучасні підходи до забезпечення інтеперабельності залізниць та вантажних терміналів	74
<b>Є. В. Михайлов</b> Напрямки розвитку сучасних контейнерних терміналів	76
<b>А. О. Накалюжна, А. П. Медина</b> Вплив геополітичних ризиків на міжнародні логістичні маршрути України	78
<b>А. О. Накалюжна, О. В. Пилипенко</b> Трансформація логістичних маршрутів України під впливом геополітичних ризиків	80
<b>А. О. Накалюжна, А. С. Устіловська</b> Адаптація міжнародних логістичних ланцюгів України до умов воєнного часу	82
<b>О. М. Огар, І. В. Кондратьєв</b> Сучасні тенденції модернізації сортувальних гірок залізниць світу	84
<b>С. М. Орел, К. В. Крячко</b> Дослідження колійного розвитку та конструктивних параметрів технічних станцій	86
<b>В. В. Панченко</b> Цифровізація та євроінтеграція як драйвери зміни техніко-технологічної парадигми розвитку залізничного транспорту України	88
<b>Ю. В. Папка, В. В. Луців</b> Дослідження впливу митних процедур на ефективність міжнародних залізничних вантажних перевезень	92
<b>В. М. Пітерська</b> Механізми проектно-орієнтованого управління ризиками взаємодії учасників системи доставки вантажів	93
<b>М. В. Продащук, П. В. Квасов</b> Оцінювання надійності та стійкості горловин залізничних станцій в умовах сценарної невизначеності	95

**МАТЕРІАЛИ**  
**ДВАДЦЯТЬ ДРУГОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ**  
**МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ**  
**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА,**  
**ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**  
  
**(4 – 5 ЧЕРВНЯ 2026 РОКУ)**

*Відповідальний за випуск А. В. Толстова*

Підписано до друку 12 червня 2026 р.  
Формат паперу 60x84 1/16. папір писальний.  
Умовн.-друк. арк. **36,2**. Обл.– вид. арк. **36,8**.  
Замовлення № Тираж 300. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.