

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).

великих даних. Упровадження таких рішень сприяє скороченню транспортних витрат, підвищенню ефективності використання рухомого складу та зменшенню часу простою вагонів і контейнерів.

Таким чином, дослідження перевезень вантажів залізничним транспортом у сучасних умовах мультимодальної логістики свідчить про необхідність комплексної модернізації транспортної системи України. Розвиток мультимодальних перевезень є важливим чинником підвищення конкурентоспроможності національної економіки, інтеграції у міжнародні транспортні мережі та забезпечення ефективного функціонування логістичних ланцюгів постачання. Перспективи розвитку галузі пов'язані з цифровізацією транспортних процесів, модернізацією інфраструктури, розвитком контейнерних перевезень та впровадженням сучасних логістичних технологій. Реалізація цих напрямів дозволить забезпечити стійкість транспортної системи, підвищити ефективність вантажних перевезень та створити умови для інтеграції України у глобальний логістичний простір.

[1] Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. (2024). *Розвиток мультимодальних перевезень та логістичної інфраструктури України*. [online] Available at: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 22.05.2026).

[2] UIC. (2023). *Combined Transport and Rail Freight Development in Europe*. Paris: International Union of Railways. (дата звернення: 22.05.2026).

[3] Європейський банк реконструкції та розвитку. (2024). *Перспективи модернізації залізничної логістики України в умовах європейської інтеграції*. [online] Available at: <https://www.ebrd.com> (дата звернення: 22.05.2026).

УДК 656.2

**АНАЛІЗ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЄС
ПРОЦЕДУРИ ДОВГОСТРОКОВОГО РОЗПОДІЛУ ПРОПУСКНОЇ
СПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗА
РАМКОВИМИ УГОДАМИ**

**ANALYSIS OF THE EU REGULATORY FRAMEWORK FOR THE
PROCEDURE OF LONG-TERM ALLOCATION OF RAILWAY
INFRASTRUCTURE CAPACITY UNDER FRAMEWORK
AGREEMENTS**

доктор філософії Г. О. Прохорченко,

доктор філософії М. А. Кравченко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

H. Prokhorchenko, PhD, M. Kravchenko, PhD

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [1] держава Україна взяла на себе зобов'язання щодо поступового

наближення національного законодавства у сфері залізничного транспорту до нормативно-правових актів ЄС, зокрема в частині доступу до залізничної інфраструктури, розподілу її пропускної спроможності, недискримінаційного доступу перевізників до ринку та формування прозорих процедур взаємодії між оператором інфраструктури і заявниками.

Для української залізничної системи особливого значення набуває важливість довгострокового планування доступу до залізничної інфраструктури, оскільки на сьогодні в Україні відсутній повноцінний нормативно та методично сформований механізм довгострокового планування і розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури за рамковими угодами [2]. Існуюча практика організації доступу до інфраструктури переважно орієнтована на поточне та річне планування руху поїздів, тоді як європейська модель передбачає можливість попереднього довгострокового резервування певних параметрів пропускної спроможності без закріплення конкретної нитки графіка. Це дозволяє забезпечити стабільність для перевізників, передбачуваність для вантажовласників і пасажирських операторів, а також більш ефективне використання обмеженої інфраструктурної ємності. В умовах післявоєнного відновлення, розвитку міжнародних транспортних коридорів в межах TEN-T виникає потреба у науковому аналізі нормативно-правового забезпечення ЄС щодо довгострокового розподілу пропускної спроможності за рамковими угодами. Такий аналіз є необхідною передумовою для формування в Україні прозорих, недискримінаційних і економічно обґрунтованих механізмів доступу до залізничної інфраструктури, які враховуватимуть інтереси пасажирських і вантажних перевізників, обмеження інфраструктури та стратегічні пріоритети розвитку залізничної мережі.

Правовою основою європейського регулювання у сфері розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури є Директива 2012/34/EU [2], яка встановлює єдиний європейський залізничний простір та визначає загальні положення щодо доступу до залізничної інфраструктури. Саме ця Директива задає загальну нормативну рамку, а Регламент 2016/545 [3] деталізує процедури укладання й застосування рамкових угод (англ., framework agreements). У 2023 році Європейська Комісія подала пропозицію нового регламенту, який має змінити підхід до планування та розподілу пропускної спроможності, внести зміни до Директиви 2012/34/EU і скасувати Регламент 913/2010 про вантажні залізничні коридори. Станом на 20 травня 2026 року законодавча процедура 2023/0271(COD) уже завершена [4].

Принципова відмінність нового регламенту [4] полягає в тому, що він переносить акцент із процедури виділення окремих ниток графіка на комплексне управління пропускною спроможністю залізничної

інфраструктури протягом усього життєвого циклу її використання. Якщо чинна модель переважно зосереджена на річному графіку руху, заявках на пропускну спроможність і рамкових угодах як окремому інструменті довгострокового доступу, то новий регламент формує ширшу систему стратегічного планування, попереднього моделювання потреб у пропускній спроможності, координації між управителями інфраструктури, цифрового обміну даними, управління змінами, кризового управління та оцінювання ефективності використання мережі. Таким чином, чинне регулювання ЄС у вигляді Директиви 2012/34/EU та Регламенту 2016/545 створює базову правову основу для застосування рамкових угод як інструменту довгострокового доступу до інфраструктури. Натомість новий регламент розширює цю логіку і переводить її на рівень інтегрованого управління пропускнуою спроможністю, де рамкові угоди розглядаються не ізольовано, а як складова загальної системи стратегічного планування використання залізничної інфраструктури.

На основі проведеного аналізу зроблено висновок, що для України різниця між базовими документами і новим регламентом має суттєве прикладне значення. Імплементация лише загальних положень про доступ до інфраструктури без створення механізмів довгострокового планування пропускної спроможності не забезпечить повної сумісності з європейською моделлю управління залізничною мережею. Для ефективного розвитку залізничної системи України в найближчому майбутньому недостатньо формального запровадження рамкових угод як це зазначено в межах асоціації [1]. Залізнична галузь потребує врахування нових політик ЄС [4] та розроблення адаптованих для українських реалій методичних підходів до визначення доступної рамкової пропускної спроможності, встановлення її граничних часток, координації конфліктних заявок, оцінювання впливу довгострокових резервувань на поточний графік руху та забезпечення балансу між пасажирськими, вантажними і міжнародними перевезеннями.

[1] Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: ратифіковано законом від 16.09.2014 № 1678-VII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 16.10.2023) Вантажні перевезення в Україні у 2025 році скоротилися на 9%, а пасажирські – тримаються на рівні. Delo.ua. URL: <https://delo.ua/news/vantaznix-perevezen-v-ukrayini-u-2025-roci-skorotilisya-na-9-a-pasazirski-trimayutsya-na-rivni-459147/> (дата звернення: 10.05.2026)

[2] Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area. Official Journal of the European Union. 2012. L 343. P. 32–77. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32012L0034> (дата звернення: 10.05.2026).

[3] Commission Implementing Regulation (EU) 2016/545 of 7 April 2016 on procedures and criteria concerning framework agreements for the allocation of rail infrastructure capacity. Official Journal of the European Union. 2016. L 94. P. 1–11. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2016/545/oj/eng (дата звернення: 10.05.2026).

[4] European Parliament. Procedure file 2023/0271(COD): Single European railway area: use of railway infrastructure capacity. URL: [https://oeil.europarl.europa.eu/oeil/en/procedure-file?reference=2023/0271\(COD\)](https://oeil.europarl.europa.eu/oeil/en/procedure-file?reference=2023/0271(COD)) (дата звернення: 10.05.2026).

Зміст

Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

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

Є. В. Михайлов, О. В. Богданова Удосконалення технології організації пасажиропотоків на залізничних вокзалах в умовах нестабільних навантажень	205
М. І. Музикін, М. М. Хегай Логістичні особливості організації автомобільних перевезень автозапчастин в умовах воєнного стану	207
Г. І. Нестеренко, В. В. Мороз Технічний сервіс на автомобільному транспорті	209
В. О. Олексюк, О. Ю. Давиденко Удосконалення процесів інтеграції залізничного транспорту в європейські транспортно-логістичні коридори	211
О. В. Павленко, О. М. Орда Імітаційна модель процесу координації різних видів міського пасажирського транспорту у пересадочних вузлах	213
А. В. Пак, К. С. Копусь Взаємозв'язок якості онлайн-сервісу та ефективності логістики	215
А. С. Поліванцев Інноваційні страхові інструменти у міжнародних логістичних системах	217
О. В. Пономаренко, А. Л. Сумцов Застосування методів багатокритеріального аналізу для адаптивного управління безперервною експлуатацією залізничного рухомого складу	219
І. О. Понтапльов, Є. І. Куш, Ю. О. Давідіч Планування якості перевезення пасажирів у містах	221
Г. О. Примаченко, О. Л. Коновалов Дослідження перевезень вантажів залізничним транспортом у сучасних умовах мультимодальної логістики	222
Г. О. Прохорченко, М. А. Кравченко Аналіз нормативно-правового забезпечення ЄС процедури довгострокового розподілу пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури за рамковими угодами	224

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.