

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).

значення набувають автоматизовані системи управління перевезеннями, електронний документообіг, технології штучного інтелекту та аналітика 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 рамових угодах як окремому інструменту 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 рамових угод як інструменту довгострокового доступу до інфраструктури. Натомість новий регламент розширює цю логіку і переводить її на рівень інтегрованого управління пропускною спроможністю, де рамові 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 рамових 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 рамової 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](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](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»

---

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

|                                                                                                                                                                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Г. О. Примаченко, О. Л. Коновалов</b><br>Дослідження перевезень вантажів залізничним транспортом у сучасних умовах мультимодальної логістики                                                                                  | 225 |
| <b>Г. О. Прохорченко, М. А. Кравченко</b><br>Аналіз нормативно-правового забезпечення ЄС процедури довгострокового розподілу пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури за рамковими угодами                            | 227 |
| <b>С. І. Пучкова</b><br>Ключові інструменти та принципи зеленої логістики                                                                                                                                                        | 230 |
| <b>В. Л. Ромах</b><br>Багатокритеріальна оптимізація транспортних процесів як інструмент забезпечення потреб відновлення країни                                                                                                  | 232 |
| <b>К. А. Терлецький, С. І. Пучкова</b><br>Бізнес-планування для організації логістичної діяльності                                                                                                                               | 234 |
| <b>П. О. Тимченко, В. В. Гудімов</b><br>Організація логістичного забезпечення військових частин залізничним транспортом під час навантаження військових ешелонів та транспортів, вивантаження та просування на шляхах сполучення | 236 |
| <b>Г. Г. Угольніков, А. М. Топалов</b><br>Застосування кабельних підвісних роботів для автоматизації логістичних операцій на підприємствах транспорту і промисловості                                                            | 239 |
| <b>О. М. Харламова</b><br>Мінімізація «ефекту батога» (bullwhip effect) в ланцюгах постачання на основі мультимодальних моделей штучного інтелекту                                                                               | 241 |
| <b>Т. І. Хомуляк</b><br>Проблеми оптимізації логістичних маршрутів в умовах війни                                                                                                                                                | 243 |
| <b>Л. І. Чернишова, Ю. С. Теслюк</b><br>Сучасні проблеми та напрями удосконалення логістичної діяльності транспортно-експедиторських компаній                                                                                    | 245 |

**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 60х84 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.