

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).

УДК 656.2:[355.415.2:355.692]-048.42

**ОРГАНІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІЙСЬКОВИХ  
ЧАСТИН ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ПІД ЧАС  
НАВАНТАЖЕННЯ ВІЙСЬКОВИХ ЕШЕЛОНІВ ТА ТРАНСПОРТІВ,  
ВИВАНТАЖЕННЯ ТА ПРОСУВАННЯ НА ШЛЯХАХ СПОЛУЧЕННЯ**

**ORGANIZATION OF LOGISTICS SUPPORT OF MILITARY UNITS BY  
RAIL TRANSPORT DURING LOADING OF MILITARY TRAIN AND  
TRANSPORTS, UNLOADING AND ADVANCEMENT ON THE ROADS  
OF THE COMBINATION**

***П. О. Тимченко, В. В. Гудімов***

*Український державний університет науки і технологій (м. Дніпро)*

***P. O. Tymchenko, V. V. Gudimov***

*Ukrainian State University of Science and Technology (Dnipro)*

Ефективна відсіч російським загарбникам під час широкомасштабного вторгнення російської федерації на територію нашої країни значною мірою залежить від здатності залізничного транспорту оперативно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах задля задоволення потреб Збройних сил України та інших утворених відповідно до законів України військових формувань, національної економіки та цивільного населення.

Логістичне забезпечення органів і підрозділів, які прямують до справного, організованого функціонування логістичної системи, результативного використання транспортної мережі і транспортних засобів, а також забезпечення військам усього, що їм необхідне для життя і проведення операцій під час війни є першочерговим завданням органів військового управління та органів управління залізничним транспортом. Воно полягає у координації, плануванні, організуванні, стимулюванні і контролюванні використання різноманітних засобів постачання, а також реалізації широкої гами спеціалізованих і господарсько-побутових послуг. Метою логістичного забезпечення Збройних Сил є задоволення потреб військ у засобах, необхідних їм для життя і проведення мілітарних і позамілітарних операцій, та забезпечення здатності людського потенціалу, а також озброєння і військового обладнання до проведення бойових дій.

Для організованого навантаження (вивантаження), просування на шляху проходження ешелонів і військових транспортів – необхідно провести підготовку шляхів сполучення, засобів транспорту, рухомого складу, особового складу, підготовки техніки, майна і вантажів.

Під час проведення сучасних операцій виникають потреби у виконанні великого об'єму військових перевезень, пов'язаних з перегрупуванням

військ, підвезенням матеріальних засобів, проведенням мобілізації і евакуаційних перевезень. Крім того, виконуються перевезення для потреб національної економіки, цивільної оборони. Від стану та можливостей транспорту в значній мірі залежить успіх виконання військами поставлених завдань. Недооцінка важливості транспортного забезпечення у деяких випадках може привести до невинуватених втрат в ході операції або її зриву.

В даний час мають місце дві суперечливі тенденції:

- перша – безупинне збільшення матеріальних потреб військ при веденні бойових дій, а значить і обсягів підвезення;

- друга – усе більше ускладнення умов підвезення матеріальних засобів військам, що ведуть бойові дії через високу уразливість вузлів доріг, великих мостів і інших об'єктів на шляхах сполучення, автомобільних колон, польових магістральних трубопроводів, інших інфраструктурних об'єктів від ракетних авіаційних ударів високоточної зброї противника, дій диверсійно-розвідувальних груп противника в глибині тилу смуг оперативних угруповань.

Головна проблема – ураження місць навантаження (вивантаження) військових ешелонів та транспортів високоточною зброєю противника (ракети, бомби).

Успіх виконання військових перевезень залежить в першу чергу від якості їх планування, організації тісної взаємодії між органами військового управління та органами управління на видах транспорту. Взаємодія з органами управління на видах транспорту здійснюється з питань забезпечення та регулювання військових перевезень, узгодження технічних можливостей та здійснення контролю підготовки до виконання перевезень.

Логістичне забезпечення Збройних Сил повинне відповідати наступним вимогам:

- наявність єдиної нормативно-правової бази щодо організації логістичного забезпечення Збройних Сил;

- централізована організація планування логістичного забезпечення військових перевезень усіма видами транспорту та підвезення МтЗ;

- модульний та територіальний принцип побудови інфраструктури логістики;

- баланс між ефективністю логістичного забезпечення та досягнення максимальної економії державних коштів;

Чітка та прозора система управління логістичним забезпеченням, забезпечення раціонального розподілу, своєчасного накопичення належного збереження непорушних запасів МтЗ та можливість здійснювати їх своєчасний перерозподіл (оперативний маневр).

Організація виконання завдань логістичного забезпечення Збройних Сил у своїй діяльності має керуватись головним пріоритетом-організацією

надійного, повного та своєчасного забезпечення Збройних Сил необхідним озброєння, військовою технікою (ОВТ) та матеріально технічними засобами (МтЗ.)

Для організованого навантаження (вивантаження), просування на шляху проходження ешелонів і військових транспортів – необхідно провести підготовку шляхів сполучення, засобів транспорту, рухомого складу, особового складу, підготовки техніки, майна і вантажів.

Підготовка складається з підготовки особового складу, підготовки техніки, майна і вантажів.

Підготовка особового складу передбачає:

- вивчення з особовим складом основних норм поведіння і правил особистої безпеки при навантаженні, у шляху проходження і при розвантаженні ешелону, сигналів тривоги, що застосовуються на залізничному транспорті і порядок дій по ним; обов'язків посадових осіб ешелону й особливостей виконання служби особами добового наряду;
- проведення санітарного огляду, помивки особового складу в лазні, а при необхідності й інших санітарних і протиепідемічних заходів;
- оголошення всьому особовому складу номера ешелону, звання і прізвища начальника ешелону.

Підготовка військової техніки полягає в її технічному огляді, усуненні виявлених несправностей, приведенні її в готовність до виконання маршу і навантаженню на залізничний рухомий склад. Підготовка техніки повинна бути закінчена до виходу підрозділів ешелону на станцію навантаження. Одночасно з підготовкою техніки відбувається заготівля кріпильних матеріалів і пристосувань.

Підготовка майна і вантажів у залежності від прийнятого засобу транспортування (у критих вагонах, на платформах або в кузовах машин), передбачає розподіл їх по підрозділах і виділення комплектів майна для устаткування вагона-кухні, вагона-ізолятора, а також інвентарю і посуду для людських вагонів відповідно до норм, обумовленими вимогами керівних документів.

Для організованого навантаження (вивантаження), просування на шляху проходження ешелонів і військових транспортів – необхідно провести підготовку шляхів сполучення, засобів транспорту, рухомого складу, особового складу, підготовки техніки, майна і вантажів. Ешелони потрібно навантажувати не до повного складу потягу, а робити дроблення (малими групами) і вивозити їх в нічний час до найближчих сортувальних станцій. Ешелони потрібно розосереджувати і маскувати під час навантаження (вивантаження). Обов'язково на навантаженні повинен бути командир групи протиповітряної оборони з програмним забезпеченням «Віраж».

[1] Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» (із змінами і доповненнями)

[2] Про затвердження Положення з військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним

транспорт : наказ Міністра оборони України від 05.09.2013 р. № 595. Офіційний вісник України. 2013. №78. С. 126;

[3] Про затвердження Порядку організації діяльності залізничного транспорту під час здійснення військових залізничних перевезень : постанова Кабінету міністрів України від 4 листопада 2015 р. № 891. Офіційний вісник України. 2015. №90. С. 49.

[4] Наказ Міністра оборони України № 210 від 07.05.2019 р.

[5] Система розгортання та переміщення об'єднаних сил в операціях за стандартами НАТО (Allied Deployment and Movements System): навчальн . посіб. [П.І. Смолич, А.. С. Барарига] К .:НУОУ ім. Івана Черняхівського, 2016.

**УДК 621.865.8**

**ЗАСТОСУВАННЯ КАБЕЛЬНИХ ПІДВІСНИХ РОБОТІВ ДЛЯ  
АВТОМАТИЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАЦІЙ НА  
ПІДПРИЄМСТВАХ ТРАНСПОРТУ І ПРОМИСЛОВОСТІ**

**APPLICATION OF CABLE-DRIVEN PARALLEL ROBOTS FOR  
AUTOMATION OF LOGISTICS OPERATIONS AT TRANSPORT AND  
INDUSTRIAL ENTERPRISES**

***Г. Г. Угольніков, канд. техн. наук А. М. Топалов***

*Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова (м. Миколаїв)*

***Н. Н. Uholnikov, A. M. Topalov, PhD (Tech.)***

*Admiral Makarov National University of Shipbuilding (Mykolaiv)*

Сучасні підприємства транспорту і промисловості потребують удосконалення логістичних технологій, оскільки внутрішня логістика – складування, комплектування замовлень, навантажувально-розвантажувальні роботи та внутрішньоцехове переміщення вантажів – значною мірою визначає продуктивність і собівартість виробництва. Традиційні засоби механізації (навантажувачі, мостові крани, конвеєрні лінії, візки AGV/AMR) мають низку обмежень: прив'язаність до підлогової інфраструктури, обмежену зону охоплення, високу вартість обладнання великих площ і залежність від людського фактора [1].

Перспективною альтернативою для автоматизації логістичних операцій у великих об'ємах є кабельні підвісні роботи (КПР). Такий робот належить до класу паралельних, у якому рухома платформа з вантажозахоплювальним пристроєм з'єднана кабелями з нерухомою рамою або несучими конструкціями (рис. 1).

Кабелі намотуються на лебідки з електроприводом і через блок-ролики на рамі прямують до точок кріплення платформи; її положення визначається керованими довжинами кабелів [2]. Завдяки своїй конструкції КПР мають низку переваг, визначальних саме для логістичних застосувань:

## 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.