

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).

пунктуальність руху, що негативно впливає на якість транспортного обслуговування.

Таблиця 1

Порівняння впливу різних типів організації руху

| Тип руху | Рівень непаралельності | Вплив на пропускну спроможність |
|------------------|------------------------|--|
| Тип 0 | відсутній | максимальна |
| Тип 1 | низький | помірне зниження |
| Тип 2 (пакет) | середній | ефективне використання, але ризик нестабільності |
| Тип 2 (врозкид) | високий | значні втрати |
| Тип 2 (середній) | середній | компроміс |

Отже, непаралельність графіка руху поїздів є суттєвим фактором, що обмежує пропускну спроможність залізничних дільниць. Вона призводить до збільшення інтервалів руху, виникнення конфліктів між поїздами, зниження ефективності використання інфраструктури та погіршення показників роботи залізничного транспорту. Водночас, завдяки правильній організації руху та впровадженню сучасних технологій, негативний вплив цього явища може бути значно зменшений.

[1] Козаченко Д. М., Вернигора Р. В. Теорія та практика розрахунку пропускну спроможності залізниць. – Дніпро : ДНУЗТ, 2017. – 256 с.

[2] Hansen I. A., Pachl J. Railway Timetable & Traffic: Analysis, Modelling, Simulation. – Hamburg : Eurailpress, 2014. – 320 p.

[3] UIC (International Union of Railways) – методичні рекомендації з оцінки пропускну спроможності.

УДК 656.2:656.22

АНАЛІЗ СТИСЛИХ УМОВ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТЕХНІЧНИХ СТАНЦІЙ УКРАЇНИ

ANALYSIS OF THE PRESSURE CONDITIONS OF WORKING OF RAILWAY TECHNICAL STATIONS OF UKRAINE

канд. техн. наук Т. Ю. Калашнікова, В. С. Сергєєв
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

T. Y. Kalashnikova, PhD (Tech.) V. S. Sergieiev
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Стислі умови роботи залізничних технічних станцій України формуються під впливом інфраструктурних, технологічних та організаційних факторів,

які обмежують ефективність виконання станційних операцій. Актуальність цієї проблеми зростає через нерівномірність вагонопотоків, зміну логістичних маршрутів, збільшення навантаження на транспортні вузли та вплив воєнного стану.

Однією з головних причин стислих умов є недостатній розвиток колійного господарства. Багато станцій були спроектовані для менших обсягів перевезень, тому сучасне навантаження часто перевищує їхні можливості [1]. Дефіцит приймально-відправних і сортувальних колій спричиняє затримки поїздів, збільшення простою вагонів та порушення графіка руху.

Важливим фактором є висока щільність технологічних операцій. Одночасне виконання приймання, відправлення, формування та розформування поїздів, а також маневрової роботи викликає конфлікти маршрутів і знижує продуктивність станції. Особливо це характерно для вузлових і прикордонних станцій.

Суттєвий негативний вплив має зношеність інфраструктури. Значна частина стрілочних переводів, систем сигналізації та сортувальних пристроїв експлуатується понад нормативний термін, що знижує швидкість роботи та підвищує ризик технічних відмов.

Окремою проблемою є дефіцит маневрових локомотивів і недостатня координація роботи оперативного персоналу. Це призводить до накопичення вагонів на коліях та збільшення часу обробки составів.

Стислі умови також посилюються нерівномірністю вагонопотоків, сезонністю перевезень і залежністю від роботи промислових підприємств та портів. В умовах воєнного стану додатковими факторами стали пошкодження інфраструктури та концентрація перевезень на окремих напрямках.

Особливої уваги потребує проблема взаємодії технічних станцій із промисловими підприємствами та портовими комплексами [2]. У багатьох транспортних вузлах під'їзні колії підприємств мають обмежену місткість, що призводить до затримки вагонів на станційних коліях. У свою чергу, неритмічна робота вантажовласників негативно впливає на технологію станційної роботи, створюючи додаткові труднощі у формуванні та розформуванні составів. Для української залізничної системи ця проблема є характерною через високу частку експортно-орієнтованих вантажів та значну залежність від роботи морських портів і промислових центрів.

В умовах воєнного стану проблема стислих умов на технічних станціях України значно загострилася. Частина інфраструктури зазнала руйнувань або функціонує з обмеженнями, що призвело до концентрації вагонопотоків на окремих напрямках. Додаткове навантаження пов'язане з необхідністю забезпечення військових перевезень, евакуаційних маршрутів та переорієнтації експортної логістики. У таких умовах технічні станції

змушені працювати з підвищеним рівнем інтенсивності, часто без достатнього резерву пропускної та переробної спроможності.

Таким чином, удосконалення роботи технічних станцій потребує модернізації інфраструктури, автоматизації управління, оптимізації маневрових процесів та раціонального використання колійного розвитку.

[1] Огар О. М., Асеев М. А., Іваненко О. А. Аналіз роботи підсистем регулювання швидкості скочування відцепів в автоматизованих системах управління сортувальними станціями // Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2016. Вип. 161. С. 70–78.

[2] Соломніков І. В. Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту: проблеми та стратегічні пріоритети // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 52. С. 124–129. DOI: 0.18664/338.47:338.45.v0i52.61655.

УДК 656.1:339.543

МИТНИЙ КОНТРОЛЬ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ТЕРМІНАЛАХ. ПРОБЛЕМИ ТА ВАРІАНТИ ПОКРАЩЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ

CUSTOMS CONTROL AT ROAD TERMINALS. ISSUES AND OPTIONS TO IMPROVE OPERATION ACTIVITY

докт. техн. наук І. О. Куриченко

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля (м. Київ)

I. Kyrychenko, D.Sc. (Tech.)

Volodymyr Dahl East Ukrainian National University (Kyiv)

Митний контроль на автотранспортних терміналах України має значення для забезпечення економічної і митної безпеки держави.

Наразі з країн Європейського Союзу, наших партнерів, до України перевозиться широкий спектр вантажів, які забезпечують життєдіяльність економіки та населення. До цих вантажів відносять: гуманітарні вантажі, будівельну техніку, одяг, медикаменти, дизельне паливо, бензин, генератори, трансформатори, хімічну продукцію, військові вантажі і багато іншого. І автотранспортні термінали також відіграють важливу роль у системі міжнародних перевезень, забезпечують переміщення товарів через державний кордон, тимчасове зберігання товарів, оформлення та подальший розподіл. В умовах воєнного стану, активізації зовнішньої торгівлі з країнами Європейського Союзу та зростання обсягів автомобільних перевезень питання ефективного митного контролю на автотранспортних терміналах актуальне для економіки нашої країни.

Незважаючи на аналіз актуальних статистичних даних [3], які свідчать про позитивну динаміку розвитку митної системи України і зростання надходжень до бюджету, система митного контролю стикається з низкою

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 |

| | |
|--|-----|
| В. Г. Загорянський, А. А. Тесленко Розробка програмного комплексу для моделювання і розв'язання транспортно-логістичних задач | 164 |
| В. Г. Загорянський Проблеми підвищення якості автотранспортних послуг в умовах зростання рівня автомобілізації | 166 |
| О. М. Загурський Класифікація методів підвищення надійності ланцюгів постачань | 168 |
| В. М. Запара, А. В. Середін Логістичні аспекти взаємодії гірничо-металургійного комплексу України з перевізниками | 170 |
| Я. В. Запара, Р. І. Боровець Інноваційні технології забезпечення збереженості вантажів | 172 |
| Я. В. Запара, Б. В. Камінський Функціонування залізничного вузла як комплексної логістичної системи | 174 |
| Т. Ю. Калашнікова, О. Ф. Боровець Вплив непаралельності графіку руху поїздів на пропускну спроможність дільниць | 175 |
| Т. Ю. Калашнікова, В. С. Сергєєв Аналіз стислих умов роботи залізничних технічних станцій України | 177 |
| І. О. Кириченко Митний контроль на автотранспортних терміналах. Проблеми та варіанти покращення діяльності | 179 |
| С. О. Ключєв, С. О. Гордієнко Удосконалення технології роботи прикордонної залізничної логістики України | 181 |
| А. О. Ковальов, Ю. В. Прохоренко Технології інтелектуального моніторингу та предиктивного обслуговування залізничної інфраструктури | 183 |

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.