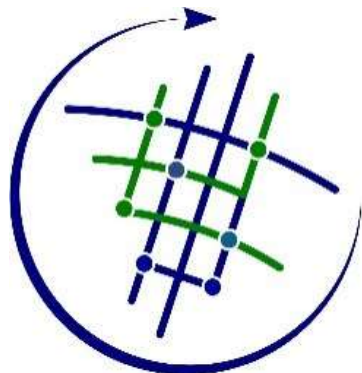


**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ГОСПОДАРСТВА ТА  
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ  
КАФЕДРА ТРАНСПОРТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ І ТЕХНІЧНОГО СЕРВІСУ**



**INTERMARIUM**  
FUNDACJA

**П'ЯТА ВСЕУКРАЇНСЬКА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА  
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЯ**

**У СПІВПРАЦІ З ФОНДОМ INTERMARIUM**

**«ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ ТА  
ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ»**

**25–27 ЖОВТНЯ 2023 р.**

**РІВНЕ – 2023**

УДК 621:656.13:347.763:378:001.895

I–66

**Рецензенти:**

**Савіна Н. Б.**, проректор з наукової роботи та міжнародних зв'язків Національного університету водного господарства та природокористування, д.е.н., професор;  
**Сорока В. С.**, проректор з науково-педагогічної та навчальної роботи Національного університету водного господарства та природокористування, к.с.-г.н., доцент;  
**Марчук М. М.**, директор навчально-наукового механічного інституту Національного університету водного господарства та природокористування, к.т.н., професор;  
**Кравець С. В.**, д.т.н., професор кафедри будівельних, дорожніх та меліоративних машин Національного університету водного господарства та природокористування;  
**Кристончук М. Є.**, к.т.н., доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу Національного університету водного господарства та природокористування;  
**Козяр М. М.**, д.пед.н., професор, завідувач кафедри теоретичної механіки, інженерної графіки та машинознавства Національного університету водного господарства та природокористування.

*Рекомендовано вченою радою Національного університету водного господарства та природокористування.  
Протокол № 11 від 24 листопада 2023 р.*

Відповідальний за випуск:

*Никончук В. М.*, д.е.н., в.о. завідувача кафедри транспортних технологій і технічного сервісу Національного університету водного господарства та природокористування.

**I–66** Інноваційні технології розвитку машинобудування та ефективного функціонування транспортних систем: матеріали тез V Всеукраїнської науково-технічної інтернет-конференції 25–27 жовтня 2023 р. [Електронне видання]. Рівне : НУВГП, 2023. 177 с.

**ISBN 978-966-327-571-0**

У збірнику представлені теоретичні та практичні результати напрацювань в царині інноваційних технологій в машинобудуванні, ефективного функціонування транспортних систем, логістичного забезпечення транспортних процесів, конструювання, технічної експлуатації і ремонту транспортних засобів, а також вітчизняного та зарубіжного досвіду підготовки фахівців у закладах вищої освіти, виконаних науково-педагогічними та науковими працівниками, докторантами, аспірантами та студентами закладів освіти, науки та інших організацій.

**УДК 621:656.13:347.763:378:001.895**

**ISBN 978-966-327-571-0**

© Національний університет водного господарства та природокористування, 2023

---

<b>Никончук Вікторія Яценюк Микола</b>	Дослідження впливу впровадження мережі перехоплюючих паркінгів на інтенсивність руху в місті Рівне	91
<b>Остапіна Катерина</b>	Особливості застосування транспортних тарифів на видах транспорту	94
<b>Пестременко-Скрипка Оксана Ложечка Олена Коваленко Олена</b>	Перспективні напрямки удосконалення технології роботи на прикордонних передавальних станціях при застосуванні засобів інформатизації	97
<b>Пестременко-Скрипка Оксана Одінцова Аліна Бестіянець Аліна</b>	Впровадження системи управління ризиками при здійсненні міжнародних залізничних вантажних перевезень	99
<b>Півторак Галина Славінський Роман Микитюк Владислав</b>	Нові виклики перед доставкою останньої милі	101
<b>Плекан Уляна Цьонь Олег</b>	Вивчення поведінки пасажирів як ключовий фактор підвищення конкурентоспроможності автомобільного транспорту	103
<b>Прасоленко Олексій Чумаченко Віталій</b>	Взаємозв'язок шуму прискорення та кількості конфліктних ситуацій на вуличній мережі	105
<b>Птиця Наталія Вернигора Олексій</b>	Застосування принципів зеленої логістики при управлінні ланцюгами постачань	107
<b>Сташук Світлана Пашкевич Світлана</b>	Логістичне управління	109
<b>Штемпель Іван Вознюк Юрій Радюк Анна</b>	Аналіз сучасного стану інтермодальних контейнерних перевезень	112

### СЕКЦІЯ 3

#### МОДЕЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ТА ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ

<b>Воронков Олексій</b>	Алгоритм моделювання технології транспортного процесу перевезення зернового збіжжя	115
<b>Жук Микола Пруський Євген Скиба Микола</b>	Можливості використання нейронних мереж та штучного інтелекту у транспортних дослідженнях	117
<b>Нерубацький Володимир Гордієнко Денис</b>	Топологія уніфікованої системи керування електричним рухомим складом	119
<b>Подворний Владислав Хітров Ігор</b>	До питання моделювання транспортного потоку	123
<b>Яценюк Микола</b>	Формування транспортної макромоделі пропозиції на прикладі міста Рівне в програмному комплексі PTV VISION VISUM	125

УДК 656.2

## **ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Оксана Пестременко-Скрипка, Аліна Одінцева, Аліна Бестиянець**

*Український державний університет залізничного транспорту,  
майдан Фейєрбаха 7, м. Харків, 61050*

Система електронного обміну даними повинна відповідати міжнародній транспортній інфраструктурі, базуватися на узгоджених технічних параметрах і задовольняти потреби сумісності технологій перевезень як критерій інтеграції національної транспортної системи в світову систему. Для прискорення обміну даними, що пов'язані з перевезенням вантажів, доцільне впровадження новітніх інформаційних систем, що забезпечать взаємодію різних електронних систем окремих залізниць [1].

Одним із факторів, що впливає негативно на транспортний процес, є нерівномірність залізничних перевезень. Неузгодженість дій вантажовласників із суміжними органами держави призводить до затримок вагонів через тривале проведення митних операцій.

Простій затриманих вагонів на прикордонних передавальних станціях призводить до нераціонального невиробничого використання колійного розвитку станції, додаткового використання локомотивного і вагонного парку, сортувальних пристроїв, скорочення пропускної спроможності напрямів, що зв'язують сусідні держави, збільшення часу обороту вагонів. Вирішити ці проблеми дозволить застосування системи управління ризиками (СУР) [2].

Система управління ризиками в митних органах – це спрощення митного контролю з використанням принципу оцінки ризику. Раніше в європейських державах здійснювався тільки вибірковий контроль, тобто досконально оглядалися 10–15% від усього товаропотоку. Таким чином, виникла система митного контролю, при якій співробітники митних органів повинні заздалегідь знати про те, які вантажі, на яких напрямках і в яких обсягах повинні бути перевірені. Важливим моментом є застосування автоматизації та інформаційних технологій у цьому питанні.

Для оцінки ризику та визначення величини його впливу, можуть використовуватись різноманітні рейтингові системи. Здебільшого, поширена система «високий, середній та низький ступінь ризику» або використовуються три зони: зелена, жовта і червона. Використання даних про ризик, його оцінка, повинні застосовуватись, враховуючи основні фактори впливу при здійсненні експортно-імпортних операцій, а саме: вид сполучення (імпорт, реімпорт, експорт, реекспорт, транзит, тимчасове ввезення/вивезення), класифікація вантажу, походження вантажу, обсяг вантажу, митна вартість вантажу, декларування вантажу, дані про характеристики/властивості вантажу, дані про підстави надання пільг зі сплати митних платежів, довжина поїзда, тип рухомого складу, кількість обслуговуючих бригад та кількість працівників у них, технічне обладнання прикордонної передавальної станції, митне оформлення та ін. [2].

Високий ступінь ризику (червона зона), як правило, говорить про те, що із високою імовірністю ризик може виникнути та мати серйозні наслідки. Заходи по запобіганню таких ризиків повинні доводитись до вищого керівництва та, можливо, узгоджуватись із загальним планом контрольних заходів (документальний контроль і повний фізичний огляд).

Ризики середнього ступеню (жовта зона) має меншу імовірність виникнення. Здійснюється документальний контроль і по його результатах ухвалюється рішення про необхідність проведення фізичного огляду (повного або часткового).

Низький ступінь ризику (зелена зона) вважається прийнятним і може бути оцінений як стандартний. Він необов'язково вимагає виконання будь-яких дій або процедур.

Отже, при впровадженні даних інформаційних системах на прикордонних передавальних станціях залізниця одержує для себе ряд переваг таких як зниження експлуатаційних витрат на перевезення за рахунок:

- зменшення трудових затрат на підготовку, передачу, обробку перевізних документів при міжнародних перевезеннях вантажів, разом з транзитними перевезеннями;
- зменшення втрати часу, що пов'язані з очікуванням обробки перевізних документів та виконання митних процедур при перетинанні межі в пунктах пропуску;
- покращення використання транспортних засобів та транспортного обладнання (приклад: зменшення випадків повернення через недостовірну інформацію);
- зменшення випадків втрати вантажів, роз'єднання вантажів та документів на них.

1. Пестременко-Скрипка О. С., Берестова Т. Т. Удосконалення системи передачі міжнародного вагонопотоку на прикордонних передавальних станціях. *Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна*. 2019. Вип. 17. С. 48–54. URL: [http://tsst.diit.edu.ua/article/view/178215/pdf\\_157](http://tsst.diit.edu.ua/article/view/178215/pdf_157). (дата звернення: 15.10.2023).

2. Альошинський Є. С., Пестременко-Скрипка О. С. Застосування системи управління ризиками на прикордонних передавальних станціях України при здійсненні міжнародних вантажних перевезень. *Українська залізниця*. 2017. № 9–10 (51–52). С. 50–56.