

**ТЕЗИ СТЕНДОВИХ ДОПОВІДЕЙ ТА ВИСТУПІВ
УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ**

**HIGHLIGHTS OF REPORTS AND PRESENTATIONS OF
PARTICIPANTS TO THE CONFERENCE**

Таблиця 1 - Особливості експлуатації залізничних під'їзних колій при взаємодії із магістральним транспортом у деяких країнах

Країна	Управління	Інфраструктура	Інтеграція	Основні виклики	Переваги
UA Україна	Нестабільне, на підставі договорів	Зношена, приватна	Слабка	Затримки, конфлікти	Велика мережа, потенціал
US США	Приватне, через Class I Railroads	Високий стандарт	Часткова	Конфлікти доступу, конкуренція	Потужна магістральна мережа
PL Польща	Державне + приватне	Модернізована	Добра	Бюрократія, нестача інвестицій	ЄС-фінансування, інтеграція з TEN-T
DE Німеччина	Регіональне, через DB Netz	Високотехнологічна	Висока	Висока вартість доступу	Цифрова диспетчеризація, стандартизація

Аналізуючи табл. 1 можна зробити наступні висновки. У США під'їзні колії часто належать приватним компаніям, які мають прямі контракти з магістральними операторами (наприклад, Union Pacific, BNSF), яких немає в Україні. Має місце високий рівень автоматизації, але конкуренція між операторами створює бар'єри для доступу. У Польщі активно модернізують інфраструктуру за рахунок коштів ЄС. Під'їзні колії інтегруються в логістичні парки, мультимодальні термінали. РКР Cargo співпрацює з приватними операторами через відкриті тендери. Цей досвід був би корисним для України. Німеччина на рівні DB Netz забезпечує централізоване управління доступом до інфраструктури. Під'їзні колії при цьому є частиною цифрової системи планування, яку в Україні можливо створити шляхом глибокої модернізації АСК ВП УЗ-Є.

До актуальних завдань для АТ «Укрзалізниця» слід включити планування "last mile" шляхом включення під'їзних колій у загальну систему планування вантажних перевезень, а також визначення пріоритетних маршрутів для таких важливих вантажів, як зерно, метал, паливо тощо. Механізм спільного фінансування дозволить покращити стан інфраструктури. На це може бути спрямована державна програма співфінансування модернізації під'їзних колій (50/50 з підприємствами-власниками), залучення коштів зовнішніх інвесторів (ЄІБ, ЄБРР, USAID) для модернізації логістичних вузлів. Високий рівень стандартизації, інтеграція з портами та індустріальними зонами стане одним з ключових напрямків розвитку технології взаємодії залізничних під'їзних колій з магістральним транспортом в Україні у повоєнний період.

Список використаних джерел:

1. Ломотько, Д. В., Ільчишин, В. М., Афанасов, Г. М., Афанасова, О. Ф. (2025). Вплив логістичної складової на зберігання та транспортування зерна в Україні. *Транспортні системи та технології перевезень*, (29), 52–58. <https://doi.org/10.15802/tstt2025/325407>
2. Ломотько, Д. В., Ільчишин, В. М., Ломотько, М. Д., Афанасова, О. Ф. (2025). Удосконалення технології передавання контейнеропотоку із зерновими вантажами для перевезення за участю залізничного транспорту. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*, (211), 290-303. DOI: <https://doi.org/10.18664/>

PhD (Tech.) H. Baulina, postgraduate I. Kernyskiy

*Ukrainian State University of Railway Transport
(Kharkiv)*

TRANSPORTATION IN INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

International transport corridors (ITCs) are a key element in integrating the national transport system into the global logistics space. Ukraine has a number of strategically important ITCs, including the East-West and Baltic-Black Sea corridors, as well as routes connecting the EU with the Black Sea region.

Ukraine's railway network has an advantageous geographical location, but its technical condition limits its capacity. About one-third of the tracks are operated beyond their standard service life, and some border crossings need to be modernized. Similar problems are characteristic of other countries in Central and Eastern Europe, where ITCs face an imbalance between demand and infrastructure capacity.

One of the main obstacles to the development of international freight traffic is the limited capacity of main lines and junction stations. This is due to:

- low train speeds due to the technical condition of the tracks;
- insufficient number of locomotives and wagons suitable for international transport;
- incompatibility of railway systems (different track gauges, technical standards, signaling and communication requirements).

International freight transport is multimodal in nature, requiring effective coordination between rail, road, sea, and river transport. However, Ukraine and many neighboring countries lack sufficiently developed intermodal terminals. This complicates container transshipment, increases delivery times, and raises logistics costs.

The integration of rail transport with port infrastructure requires particular attention, as ports are the final destination for most international freight flows. The low level of synchronization between train schedules and port operations leads to congestion on access tracks and the accumulation of railcars.

Cargo flows in international transport corridors are uneven. In particular, grain and other agricultural cargoes create peak loads during the harvest season. In contrast, transport volumes decline sharply in the off-season. Such fluctuations complicate freight transportation planning, lead to irrational use of rolling stock, and cause imbalances in the operation of logistics systems. At the same time, the instability of international markets, caused by fluctuations in demand and changes in the geopolitical situation, creates additional challenges for freight flow management.

Thus, the analysis shows that rail transport in international transport corridors faces a number of problems: technical wear and tear of infrastructure and rolling stock; limited capacity of certain sections; insufficient integration with other modes of transport; significant seasonal and market fluctuations in freight traffic. These factors reduce the efficiency of the transport system and require scientific justification for new approaches to freight flow management. Technology optimization should be based on systematic analysis, the use of mathematical models, and modern information technologies, which will be the subject of further research.

УДК 656.2:656.615:658.7

*Кандидат техн. наук Г.С. Бауліна, магістр
Нікора Д.Ю.*

*Український державний університет залізничного
транспорту, м. Харків*

ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЦІ З ПОРТАМИ У ПРОЦЕСІ ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

Експорт зернових культур є одним із ключових факторів економічного розвитку України та важливою частиною глобальної продовольчої безпеки. Згідно з офіційними даними, у 2024 році залізницею було перевезено 34,1 млн тонн зерна на експорт, що на 30% більше, ніж у 2023 році. У січні 2025 року 92 % усіх зернових вантажів, призначених на експорт, були відправлені до портів, що складає близько 1,813 млн тонн [1]. Відзначається стабільне зростання перевезень залізницею зерна до портів у місяці пікового навантаження — наприклад, у серпні 2025 року близько 95 % експортних зернових вантажів було направлено до морських портів [2]. Ці дані свідчать, що порти відіграють важливу роль в експорті зерна.

Отже, залізничний транспорт і порти становлять дві критичних ланки в експортному логістичному ланцюгу: від місця виробництва зерна до морського шляху. Проте між залізничним перевізником, виробниками, портовими терміналами й митними, прикордонними службами існують проблеми, які знижують ефективність перевезень, збільшують логістичні витрати та час доставки.

Встановлено основні проблеми у взаємодії залізниці та портів: обмежена провізна та пропускна спроможність портових під'їзних колій; несвоєчасне надходження вагонів до портів або накопичення їх на під'їзних коліях, що спричиняє затримки; недостатня координація між виробниками зерна, залізницею та портовими операторами; сезонні пікові періоди, коли попит на вагони та портові потужності сильно зростає, що призводить до відсутності ресурсів саме в критичні моменти; процедури митного контролю, фітосанітарні перевірки, документація, які можуть затримувати вантажі на терміналах або в пунктах пропуску; відсутність уніфікованих цифрових систем моніторингу руху вагонів, стану портової інфраструктури та завантаження терміналів; недостатня автоматизація портових операцій (розвантаження, накопичення, облік, планування), що спричиняє значні простой; блокування або пошкодження портів, зміни маршрутів, військові ризики, що призводять до перебоїв у роботі морських коридорів.

На основі виявлених проблем і аналізу наукових досліджень можна запропонувати певні шляхи для підвищення ефективності взаємодії залізничного та морського транспорту: створення або модернізація існуючих елеваторів як пунктів збору, які можуть об'єднувати зернові вантажі з різних підприємств і відправляти збірні поїзди до портів, що може