

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

VI МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



ITT2025

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 6-ої міжнародної
науково-технічної конференції**

«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»

Харків 2025

6-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 24–26 листопада 2025 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2025. – 300 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирьма напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2025

Перевезення будівельних матеріалів залишаються одним із найдинамічніших напрямів вантажної роботи АТ «Укрзалізниця», що забезпечує стабільність транспортної системи та підтримує реалізацію проєктів національного відновлення. Збільшення обсягів перевезень, впровадження нових швидкісних нормативів і цифрових технологій до управління рухомим складом свідчать про поступовий перехід до ефективнішої, технологічно оновленої моделі вантажних перевезень. Надалі важливими завданнями залишаються вдосконалення технологічного процесу, скорочення простоїв вагонів, підвищення рівня контейнеризації та посилення взаємодії між залізничними підприємствами та будівельними організаціями. Реалізація цих заходів сприятиме не лише підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту, а й зміцненню його ролі як ключової ланки у процесі післявоєнного відновлення України.

[1] Касіян В. Вантажні перевезення залізницею в Україні за пів року впали майже на 12%. LIGA.net. URL: <https://biz.liga.net/ua/amp/all/transport/novosti/vantazhni-perevezennia-zaliznytseiu-v-ukraini-za-piv-roku-vpaly-mayzhe-na-12> (дата звернення: 28.10.2025).

[2] Ломотько Д.В., Ільчишин В.М., Ломотько М.Д., Кудряшов Д.В. Формування термінальної системи розподілу товарів при їх перевезенні залізницею. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. – 2024. – Вип. 210. – С. 217 – 226. DOI: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.210.2024.320854>

[3] Рожкова С. Укрзалізниця повертається на ринок щебеню: понад 1,3 млн тонн у 2025 році через Prozorro.Продажі | Новини від Smarttender. URL: <https://smarttender.biz/novyny/view/ukrzaliznitsya-povertayetsya-na-rinok-shchebenyu-ponad-1-3-mln-tonn-u-2025-rotsi-cherez-prozorro-prodazhi/> (дата звернення: 28.10.2025).

[4] Укрзалізниця підвищує середньодобову швидкість вантажних вагонів: зменшення витрат для клієнтів. Сайт АТ «Укрзалізниця». URL: https://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/667400/ (дата звернення: 28.10.2025).

[5] Interfax-Ukraine. "Укрзалізниця" у першому півріччі перевезла 14,4 млн тонн будматеріалів. Інтерфакс-Україна. URL: <https://interfax.com.ua/news/general/1092189.html> (дата звернення: 28.10.2025).

УДК 656.223:212.5

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ МАГІСТРАЛЬНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ІЗ ПІД'ЇЗНИМИ КОЛІЯМИ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

MAIN PROBLEMS OF INTERACTION BETWEEN MAIN RAILWAYS AND TRACKS OF ENTERPRISES IN UKRAINE

*Докт. техн. наук Д.В. Ломотько, маг. Р.Ю. Романов, маг. К.І. Гаманюк,
бакалавр Ю.М. Власова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*Dr. Tech. Sc. D. Lomotko, masters. R. Romanov, K. Gamanyuk,
bachelor Yu. Vlasova
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Значну частину вантажів різного призначення залізничний транспорт отримує від промислових підприємств та доставляє до пунктів призначення на під'їзні колії. Згідно з показниками галузевої діяльності, роль залізничних вантажних

перевезень в Україні демонструє стійке зростання, особливо після запровадження воєнного стану. Однак, у сфері управління взаємодією магістрального залізничного транспорту та під'їзних колій, які є базовою складовою вантажоутворення, існують суттєві проблеми. Передусім слід відзначити значний рівень зношеності інфраструктури. Більшість під'їзних колій перебуває у приватній власності, проте їхні власники часто не мають необхідних фінансових ресурсів для забезпечення їх відповідності технічним стандартам магістральної мережі. Це спричиняє тривалі простої рухомого складу, низьку пропускну здатність станцій примикання, порушення строків доставки вантажів та інші негативні наслідки. Крім того, відсутність належної автоматизації, дефіцит сучасних систем сигналізації та блокування значно погіршує показники безпеки руху.

Не зважаючи на те, що відносини між промисловими підприємствами— власниками під'їзних колій, контрагентами та акціонерним товариством «Укрзалізниця» регулюються договірними зобов'язаннями, конфлікти в сфері доступу до інфраструктури, тарифних питань, показників простою та технічного обслуговування трапляються досить часто. Крім того, відсутність єдиного цифрового реєстру під'їзних колій, ефективної системи диспетчеризації та координації даних між різними власниками створює значні труднощі для оптимального планування логістичних процесів.

Основними бар'єрами для впровадження сучасних логістичних технологій є фінансові та інвестиційні обмеження: власники під'їзних колій змушені самостійно покривати витрати на їх утримання, модернізацію та реконструкцію в умовах практично повної відсутності державної підтримки. Зі свого боку, АТ «Укрзалізниця» демонструє недостатню готовність до стимулювання модернізації або інтеграції із магістральною мережею шляхом застосування цифрових платформ.

У рамках пріоритетних завдань для АТ «Укрзалізниця» слід розглянути питання інтеграції концепції “останньої милі” у загальну систему планування вантажних перевезень через включення під'їзних колій до єдиного інформаційного середовища.

Залізниці України мають стратегічний потенціал, але потребує масштабної модернізації під'їзних колій і цифрової інтеграції. У цих умовах корисним буде застосування закордонного досвіду. Основні залізничні оператори у США демонструють гнучкість і конкуренцію між видами транспорту, що знижує ризики затримки вантажу та надає можливість вантажовласнику обирати між альтернативними варіантами. Уряд та залізниці Канади сумісно інвестують в транспортні коридори, з акцентом на порти та портову інфраструктуру. Залізниці Австралії фокусуються на регіональних проєктах, що дозволяють збільшити обсяг перевалки та зменшити залежність від автотранспорту.

Таким чином, ініціативи спільного фінансування можуть сприяти оновленню інфраструктури; державна програма співфінансування модернізації під'їзних колій на умовах 50/50 разом із підприємствами-власниками виглядає перспективно. Також важливо залучити підтримку зовнішніх інвесторів, таких як

Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), а також USAID для вдосконалення логістичних вузлів. У післявоєнний період розвиток високого рівня стандартизації, інтеграція залізничної інфраструктури з портами та індустриальними зонами становитиме один із ключових напрямів розвитку взаємодії між під'їзними коліями та магістральним транспортом в Україні.

- [1] Ломотько Д.В., Ільчишин В.М., Афанасова О.Ф., Нестеренко О.О. Удосконалення технології функціонування зернових логістичних ланцюгів за участю залізничного транспорту. Залізничний транспорт України. – 2025. - № 2. – С. 4-11. DOI: 10.34029/2311-4061-2025-155-2-04-11
- [2] Ломотько Д.В., Ільчишин В.М., Ломотько М.Д., Кудряшов Д.В. Формування термінальної системи розподілу товарів при їх перевезенні залізницею. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. – 2024. – Вип. 210. – С. 217 – 226. DOI: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.210.2024.320854>
- [3] Kwateng, K.O., Tetteh, F.K., Asare, N. and Manu, D. (2022), "Can intercluster coordination mediate the relationship between supply chain flexibility and humanitarian supply chain performance?", Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JHLSCM-09-2021-0086>

УДК 656.223

ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ДО СИСТЕМИ ПІДТРИМКИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ДИСПЕТЧЕРА ЛОГІСТА

PROSPECTS OF IMPLEMENTING ARTIFICIAL INTELLIGENCE INTO THE DECISION SUPPORT SYSTEM OF THE LOGISTICS DISPATCHER

PhD, асистент М.Д. Ломотько

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

M.D. Lomotko, Ph

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

В наш час активно впроваджуються перспективні технології пов'язані з штучним інтелектом (ШІ). Штучний інтелект – це процес використання роботів для імітації людського інтелекту з метою виконання різноманітних завдань, які раніше були властиві тільки людям. ШІ активно використовують для вирішення різних завдань: від чат ботів до управління складними системами, таких як морський порт. ШІ може навчатися, що є великою перевагою при прийнятті рішень [1]. ШІ активно проваджується в Німецьку залізницю для управління та покращення якості роботи пасажирських та вантажних перевезень [2]. Дана активність може послугувати прикладом для розвитку Української залізниці в напрямку ШІ.