

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

- [1]. Лужко Ю. Що таке штучний інтелект? *Paypro Global*. 2025. 4 лютого. URL: <https://payproglobal.com/uk/відповіді/що-таке-штучний-інтелект/>;
- [2] Німецька залізниця впровадить штучний інтелект для вантажного транспорту. Українські національні новини. 2023. 5 липня. URL: <https://unn.ua/news/nimetska-zalznitsya-vprovadit-shtuchniy-intelekt-na-sviy-vantazhniy-transport>;
- [3]. Ломотько М.Д. Удосконалення технології доставки вантажів залізничним транспортом в умовах конкурентного середовища : дис. ... доктор філософії: 10.05.2024. Харків, 2024. 233 с.

УДК 656.073

СУЧАСНИЙ СТАН МИТНОЇ ТА ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

THE CURRENT STATE OF CUSTOMS AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE

*Н.О. Лужанська, канд.техн.наук, В.В. Федорович
Національний транспортний університет (м. Київ)*

*N.O. Luzhanska, Ph.D (Tech.), V.V. Fedorovych
National Transport University (Kyiv)*

Масові обстріли та ракетні удари з боку країни-агресора, пошкодження транспортних шляхів і енергетичних систем, економічна нестабільність та недосконала антикорупційна політика суттєво змінили стан критичної інфраструктури в Україні. Варто зазначити, що до об'єктів критичної галузі відносять сотні систем, які щодня забезпечують життєдіяльність держави. Згідно нормативно-правовому документу, зокрема Закону України «Про критичну інфраструктуру» до стратегічно важливих об'єктів належать: паливно-енергетичний сектор (електроенергетика, вугільно-промисловий комплекс, нафтова та газова промисловість, тощо); харчова промисловість та агропромисловий комплекс; охорона здоров'я (фармацевтична промисловість, державні та приватні лікарні); транспортна інфраструктура(порти, дороги, залізниця, аеропорти та транспортні мережі); фінансовий сектор; сектор оборони; системи життєзабезпечення (постачання гарячої води, теплової енергії, централізоване водовідведення та питне водопостачання); цифрові технології. Ці та інші галузі критичної інфраструктури відіграють ключове значення для суспільства [1].

Оцінюючи стан життєво важливої інфраструктури в Україні слід зауважити, що найбільших руйнувань зазнала енергетична промисловість. За даними Міненерго України близько 75% об'єктів відновлюваної енергетики втратили працездатність внаслідок війни. Крім того варто не забувати про транспортну інфраструктуру, котра зазнала значних пошкоджень, що призвело до порушення логістичних ланцюгів та транспортних процесів. Руйнувань

зазнали 23,8 тис. км доріг та 305 мостів і мостових переходів державного, місцевого і комунального значення [2]. Також пошкоджено значну кількість залізничних колій, що має серйозний вплив на логістику, оскільки залізничний транспорт забезпечує близько 80% вантажних та 50% пасажирських перевезень. Акцентуючи увагу на митній та логістичній інфраструктурі є підстави вважати, що найбільші проблеми з якими зіштовхуються ці складові транспортної системи стосуються руйнувань об'єктів внаслідок воєнних дій. Зазнала суттєвих пошкоджень і портова інфраструктура через руйнування і блокаду морських портів. За 2023 рік прямі втрати цього сектора переважають 496 млн. дол. Окрім того від початку повномасштабного вторгнення було завдано шкоду в щонайменше чотирьох портах [3].

Основними труднощами в роботі митних та логістичних процесів є обмежена пропускна спроможність пунктів пропуску, ускладнення експортно-імпортних операцій, недостатня кількість логістичних хабів та складів тимчасового зберігання, фізичне пошкодження або знищення митних пунктів і терміналів. Ці та інші зазначені труднощі призводять до значних погіршень роботи митної та логістичної інфраструктури. У зв'язку з викладеним вище виникають нові проблеми у сфері міжнародної торгівлі. Саме високий ризик загрози руйнувань транспортної інфраструктури та нестабільна робота логістичних маршрутів відштовхують від України потенційних міжнародних партнерів і інвесторів. Є очевидним, що багато європейських та азійських компаній переорієнтувалися на більш стабільніші ринки. Внаслідок цього зменшується кількість потенційних контрагентів і зростає рівень конкуренції. На противагу тому, значна кількість міжнародних підприємств залишилась на українському ринку і продовжує співпрацю попри складні умови.

Для більш ефективної роботи логістичних ланцюгів та запуску повноцінної роботи портової інфраструктури потрібна значна кількість інвестицій та реорганізація діяльності портів з метою інтеграції в міжнародні логістичні ланцюжки [4]. У цьому аспекті варто взяти до уваги співпрацю з міжнародними організаціями котра через розвиток зовнішньоторговельних зв'язків надає додаткові ресурси для відновлення митної та логістичної інфраструктури. Розглядаючи заходи, які може вжити держава для підтримки та розвитку транспорту та логістики можна зазначити саме реконструкцію портів і залізничних вузлів, забезпечення прозорості і зменшення корупційних ризиків, зменшення часу термінів митного оформлення, створення нових логістичних хабів та забезпечення швидкого відновлення внаслідок пошкоджень, кібератак чи руйнувань. Слід зазначити, що розвиток транспортної інфраструктури відбувається, але поступово і повільно. В результаті у 2022 році розпочалась співпраця України та Молдови в цілях розвитку залізничного сполучення. Також слід відмітити запуск нового маршруту залізничним транспортом Київ-Бухарест, який розпочав свою роботу 10 жовтня 2025 року. Разом із тим планується будівництво нового логістичного хабу у Вінниці, який буде введений в експлуатацію вже на початку 2027 року.

Слід зазначити важливість розвитку приватних об'єктів митної та логістичної інфраструктури, оскільки саме вони відіграють ключову роль для забезпечення ефективного функціонування транспортних та логістичних систем. Українським підприємствам кожного дня доводиться адаптуватися до сучасних реалій. Для більш ефективної підтримки українського логістичного бізнесу доцільно опиратися на досвід інших країн. Показовим у цьому контексті є приклад країни Ізраїль, котра робить усе можливе для забезпечення ефективного функціонування транспорту та логістику навіть в умовах сьогодення. Згідно з цим, можна виокремити декілька яскравих прикладів та ідей для успішного функціонування транспортних підприємств, а саме впровадження системи кібербезпеки та резервування даних, підключення портів та терміналів до залізничної мережі для зменшення навантаження на дороги, створення логістичних центрів на суші, які інтегрують морські порти та залізницю та приватизація портів [5, 6]. Зазначені чинники зможуть допомогти у розвитку українським логістичним підприємствам і саме реалізація наведених вище підходів може стати корисним інструментом для швидкої адаптації в умовах війни.

[1] Закон України «Про критичну інфраструктуру №1882-IX від 16.11.2021 р. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text>

[2] Микитенко В.В Повоєнне відновлення та розвиток критичної інфраструктури України// Вісник економічної науки України.-2023.р.-С.126

[3] Магомедов А.О Аналіз втрат і руйнувань інфраструктури України, що підлягає відновленню// Таврійський науковий вісник- 2023 р.-С.66

[4] Портна О.В., Магдисюк С.В. Удосконалення управління розвитком критичної інфраструктури України на регіональному рівні.//Проблеми Економіки №1(63),2025.-

[5] Tanenbaum G. Israel to Establish “Land Port” to Reduce Cost of Living-14.08.2025.-Режим доступу: <https://israel.com/breaking-only/israel-to-establish-land-ports-to-reduce-cost-of-living>

[6] Haifa Bay Port Receives Direct Connection to Israel’s Rail Network [Електронний ресурс]- 10.04.2025.-Режим доступу: https://www.railway.supply/haifa-bay-port-receives-direct-connection-to-israels-rail-network/?utm_sourc