

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. М. ДРАГОМАНОВА

**ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
«ПРОФЕСІЙНА ОРГАНІЗАЦІЯ АУДИТОРІВ, БУХГАЛТЕРІВ ТА ВИКЛАДАЧІВ
ОБЛІКОВО-КОНТРОЛЬНИХ ДИСЦИПЛІН»**



ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ

**МАТЕРІАЛИ XIII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ «ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ
ТЕХНОЛОГІЇ»**

м. Харків, 24 жовтня 2025 р.

**Дніпро
"Середняк Т.К"
2025**

УДК 316.05

Л 93

*Затверджено до друку Вченою радою Українського державного університету
залізничного транспорту (протокол № 10 від 20.10.2025 р.)*

Головні редактори:

Андрущенко В. П. – доктор філософських наук, професор, член-кореспондент НАН України, академік Національної академії педагогічних наук України, заслужений діяч науки і техніки України, ректор Національного педагогічного університету ім. М. Драгоманова

Панченко С. В. – доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, в. о. ректора Українського державного університету залізничного транспорту

Редакційна колегія:

Абашинік В. О. – д-р. філос. наук, професор

Вельш Вольфганг - габілітований доктор філософії, професор

Каграманян А. О. – канд. техн. наук, доцент

Панченко В. В. – д-р. техн. наук, доцент

Євсєєва О. О. – д-р. економ. наук, доцент

Толстов І. В. – канд. філос. наук, доцент

Людина, суспільство, комунікативні технології: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. 24 жовтня 2025 р. / відп. за випуск І. В. Толстов. – Дніпро: Середняк Т.К, 2025 – 238 с.

ISBN 978-617-8807-07-8

© Авторський колектив, 2025.

КОЛІСНИКОВ А. В., *ст. викладач,*
ПОДЧАСОВ М. О., *здобувач вищої освіти,*
Український державний університет залізничного транспорту,
м. Харків, Україна

ІСТОРИЧНІ НАРИСИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Залізничний транспорт – стратегічний вид транспорту, який є основним перевізником пасажирських і промислових (паливо, ліс, будівельні матеріали, руда) та інших вантажів у межах країни і за кордон. За великих обсягів перевезень на далекі відстані такий вид транспорту найефективніший. Усе це зумовлює необхідність міжнародно-правового регламентування такої діяльності.

Питання про міжнародно-правове регламентування залізничних перевезень вантажів, пасажирів і багажу виникло перед світовим співтовариством ще у другій половині XIX ст. Потреба в його вирішенні особливо гостро постала в Європі, де на цей час мережа міжнародних залізничних сполучень набула суттєвих розмірів, і обсяги вантажо- та пасажиропотоків значно зросли. Правила залізничних перевезень у кожній державі відрізнялися, і така відмінність ускладнювала організацію переміщення вантажів, пасажирів і їхнього багажу з однієї країни до іншої. Це спонукало низку європейських держав виступити з ініціативою про необхідність ухвалення заходів, спрямованих на уніфікацію правил залізничних перевезень. Для реалізації цієї ініціативи 14 жовтня 1890 р. у Берні (Швейцарія) десять європейських держав (Німеччина, Австрія, Бельгія, Франція, Угорщина, Італія, Люксембург, Нідерланди, Росія та Швейцарія) ухвалили першу Міжнародну конвенцію про перевезення вантажів залізничним транспортом (ІС), так звану **Бернську конвенцію**. Вона започаткувала міжнародно-правове регламентування міжнародних залізничних перевезень вантажів. Регламентування міжнародних залізничних пасажирських перевезень було визначено також у Берні, але 1923 р., у Міжнародній конвенції про залізничні перевезення пасажирів. Обидві конвенції почали називати бернськими. Але Конвенція про залізничні перевезення вантажів отримала аббревіатуру ЦІМ, або МВК, а Міжнародна конвенція про залізничні перевезення пасажирів - ЦІВ, або МПК. У цих угодах брали участь більшість держав Європи, країни Азії

(Іран, Сирія та ін.) і Північної Африки (Алжир, Марокко, Туніс) - загалом 33 держави. Колишній СРСР участі у цих конвенціях не брав.

Інтеграційні процеси в післявоєнній Європі внесли зміни в процеси організації та регламентування вантажних і пасажирських залізничних перевезень. Спочатку, у 1966 р., було укладено додаткову угоду до МПК, а 9 травня 1980 р., після чергового перегляду бернських конвенцій і додаткової угоди, ухвалено нову Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (КОПФ), яка набула чинності з 1 травня 1985 р.

Країни, що приєдналися до КОТІФ, створили Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). КОПФ(КОТІФ) у 1990 р. доповнено протоколом, за яким з 1 листопада 1996 р. введено нове положення стосовно додаткового сполучення вантажним автомобілем від і до залізниці, або від і до приміщення замовника, що називають операцією з транспортування термінала.

Директива Європейської економічної ради від 29 липня 1991 р. щодо розвитку залізниць співтовариства змінила відносини і між державою та залізницею, і між самими залізницями, зокрема стосовно монополії на функціонування та перевезення. Це призвело до важливих наслідків у галузі міжнародного залізничного транспортного права.

***КОСИЧ М. В.** канд. економ. наук, доцент,*

***КОСИЧ М. О.,** здобувач вищої освіти,*

Український державний університет залізничного транспорту

м. Харків, Україна

«ЗЕЛЕНА» ЕКОНОМІКА ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Поширення терміна «сталий розвиток» відбулося наприкінці ХХ століття, коли реальне виробництво дійшло до ситуації критичного виснаження запасів природних ресурсів і виникла необхідність впровадження новітніх технологій виробництва з використанням «зеленої» складової, тобто відновлювальних природних ресурсів. Юридичне забезпечення сталого розвитку було зафіксовано в низці ініціатив міжнародних організацій, що відгукнулося і в Україні Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [1].