

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

двадцять другої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(4-5 червня 2026 р. м. Харків, Україна)



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (FRANCE)
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF
TRANSPORT (POLAND)
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ПРОМИСЛОВОСТІ НАН УКРАЇНИ

Матеріали

*Двадцять другої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(4 – 5 червня 2026 р., м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова: *Панченко С. В.*, д.т.н., проф., ректор Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Заступники голови: *Каграманян А. О.*, к.т.н., доц., проректор з науково-педагогічної роботи Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);
Дикань В. Л., д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Секретаріат:

Толстова А. В. к.е.н., доц., доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);

Шаповал Г. В. к.т.н., доц., заступник декана з денної форми навчання факультету управління процесами перевезень Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);

Примаченко Г. О. к.т.н., доц., доцент кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

УДК 656.073

**УКРАЇНСЬКІ ЗАЛІЗНИЦІ В УМОВАХ ВІЙНИ: ВИКЛИКИ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

**UKRAINIAN RAILWAYS IN TIMES OF WAR: CHALLENGES AND
PROSPECTS FOR DEVELOPMENT**

канд. техн. наук Ю. В. Шульдінер, Г. С. Пащенко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

J. V. Shuldiner, PhD (Tech.), G. S. Pashchenko
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)

Чотири роки війни відобразилися на становищі України не найкращим чином. Під постійними атаками знаходиться критична інфраструктура країни, у тому числі і залізниці. Але, на жаль, за останній рік інтенсивність ударів по об'єктам логістики збільшилася: пошкоджень зазнають не лише складські приміщення різних компаній, а й рухомий склад та пристрої електропостачання. Разом із застарілістю більшої частини локомотивного парку, це ще більше знижує рівень надійності залізничного транспорту. Тому перед перевізниками постала задача збереження рівня перевезень при збільшених ризиках.

Одним із показників є падіння рівня вантажних та контейнерних перевезень. Їх обсяги зростали хвилями із просадками під час пандемії коронавірусу та початку війни. У 2023-2024 вони почали відновлюватись, але 2025 рік виявився менш результативним. Найбільш імовірними причинами спаду є підвищення тарифів на залізничні перевезення, безпекова ситуація та більше використання автомобільного транспорту. Також збільшилися ризики зриву графіків поставок вантажів як через імовірні пошкодження інфраструктури та використання обхідних маршрутів, так і через незаплановані зупинки пасажирських поїздів на перегонах через загрозу ударів.

Великою проблемою є стан рухомого складу. На кінець 2025 року середній вік рухомого складу 46 років, його зношеність складає 96 %. Через дефіцит тяги залізниця не матиме змоги перевозити потрібну кількість вантажів, тому будуть зменшуватися експортні можливості, а компанія-перевізник щорічно втрачатиме до 10 % доходу [1]. Втім, за офіційними планами передбачається випробувати та сертифікувати електровози виробництва компанії «Alstom». Перша партія, що має надійти до кінця 2027 року, включає 20 одиниць. Деякі деталі зможуть виготовлятися в Україні, але найбільш ефективним та оптимальним може бути поступове збільшення відсотка локалізації на базі існуючих

підприємств. Дана міра дозволить створити нові робочі місця та принесе нові вагомні внески в економіку України.

Важливим фактором існування перевезень є стан парку вантажних вагонів. Він має особливе значення в контексті контейнерних перевезень. На травень 2026 року наявний парк вантажних вагонів складає більше 170 тис. одиниць [2]. В той же час із загальної кількості експлуатуються не більше 20 %. До того ж, у більшій частині вантажних вагонів вичерпався або невдовзі вичерпається строк служби. Наразі ця проблема у найближчий час не матиме великого впливу на стан логістики, але у випадку нових запитів відновити докризові розміри перевезень у короткий строк буде практично неможливо через дефіцит вагонів.

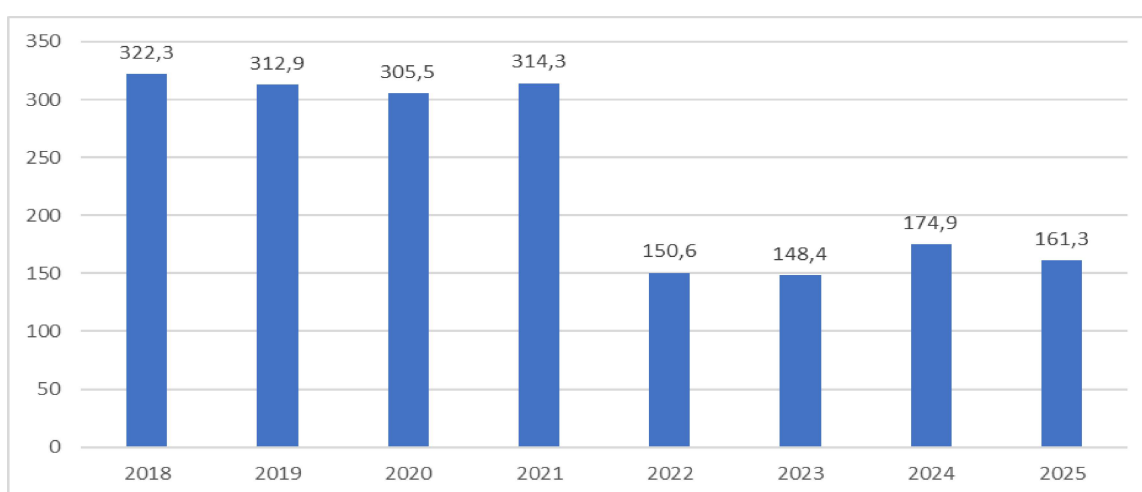


Рис. 1. Обсяги вантажних перевезень залізницями України, млн тонн

Для інтеграції залізничної мережі України до загальноєвропейської необхідно провести масштабну модернізацію інфраструктури. Окрім ширини колії та габаритів залізниці України мають суттєві відмінності у роботі пристроїв СЦБ, засобах планування перевезень та ступені автоматизації робочих процесів. Транзитний потенціал транспортної мережі України міг би привабити додаткові інвестиції для розвитку інфраструктури та доведення її до європейських стандартів. Існує велика кількість проєктів на прокладання європейської колії вглиб країни, впровадження швидкісного руху до країн Європи та втілення нових технологій автоматизації виробництва. Але під час війни існують великі ризики фізичного руйнування об'єктів, що розташовані на території України, тому зацікавленість інвесторів у майбутньому Українських залізниць мало ймовірна. Проте державі потрібно вирішувати кадрову проблему транспортних підприємств та підтримувати стан інфраструктури в поточному стані, щоб у випадку покращення ситуації мати стійку основу для нововведень, оскільки це матиме величезне значення для якнайшвидшого відновлення України.

[1] Укрзалізниця уклала стратегічну угоду на постачання 55 сучасних вантажних локомотивів. Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/ukrzaliznytsia-uklala-stratehichnu-uhodu-na-postachannia-55-suchasnykh-vantazhnykh-lokomotyviv> (дата звернення: 14.05.2026).

[2] Криза рухомого складу: стан, структура та вік парку вантажних вагонів на залізницях України | Пасажирський Транспорт. Пасажирський Транспорт. URL: <https://traffic.od.ua/1509/1271177> (дата звернення: 26.05.2026).

УДК 629.361:628.4

**ОСОБЛИВОСТІ ВРАХУВАННЯ ЗНОСУ ПАР ТЕРТЯ ПРИ
МОДЕЛЮВАННІ ДИНАМІКИ ГІДРОПРИВОДУ МЕХАНІЗМУ
ЗАВАНТАЖЕННЯ ТПВ У СМІТТЄВОЗ**

**FEATURES OF TAKING INTO ACCOUNT FRICTION PAIR WEAR
WHEN SIMULATING THE DYNAMICS OF THE HYDRAULIC DRIVE
OF THE MECHANISM FOR LOADING MSW INTO A GARBAGE
TRUCK**

***В. Є. Яворський, докт. техн. наук О. В. Березюк**
Вінницький національний технічний університет (м. Вінниця)*

***V. Ye. Yavorskyi, O. V. Bereziuk, Dr. Sc. (Tech.)**
Vinnytsia National Technical University (Vinnytsia)*

Елементами національної транспортної інфраструктури є спеціальні автомобілі (смiттєвози) кількістю більше ніж 3,8 тис. од., що виконують збирання твердих побутових відходів (ТПВ) [1]. Перед перевезенням ТПВ смiттєвозами до місць їхньої утилізації виконується завантаження відходів. Зношеність автопарку смiттєвозів комунальних підприємств складає більше 60% [1].

Проведений аналіз [2] розробок в галузі завантаження ТПВ показав, що у переважній більшості смiттєвозів завантаження відходів здійснюється за допомогою гiдравлічного приводу робочих органів [3], який широко застосовується зокрема у комунальних машинах [4, 5].

В статті [6] запропонована математична модель гiдропроводу робочих органів перевертання контейнера під час завантаження ТПВ у смiттєвоз, що дає змогу дослідити динаміку вказаного гiдропроводу для вибору більш раціональних його основних конструктивних параметрів.

У науковій роботі [7] для проведення проектних розрахунків нових конструкцій смiттєвозів отримано наближені аналітичні залежності тиску в напірній магістралі гiдроциліндра, кутової швидкості та кута перевертання контейнера від часу на основі запропонованої лінеаризованої математичної моделі гiдропроводу перевертання

Зміст

Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

С. В. Панченко Трансформація залізничного транспорту України: логістична стійкість та європейська інтеграція в умовах воєнних викликів	3
В. Л. Дикань Інституційне забезпечення розвитку індустріальних парків в Україні: виклики та перспективи	7
Yu. Prus Cluster approach to ensuring the protection of critical infrastructure objects	10
Л. М. Алексеєнко, О. І. Тулай Вплив управління публічними фінансами на розвиток індустріальних центрів: регіональний та міжнародний виміри	12
Е. Р. Бекіров Туризм як драйвер економічного зростання Дніпровського регіону: шляхи удосконалення	14
К. В. Гарькавенко Фінансові механізми повоєнного відновлення індустріальних центрів України в умовах глобалізації	16
Л. Л. Калініченко Цифрова трансформація промислових екосистем: нові архітектури індустріального розвитку	19
В. В. Коваль, І. М. Гончарова Новітні стандарти розвитку індустріальних парків України як чинник глобальної конкурентоспроможності	21
М. А. Мироненко, Т. І. Лисенко Розвиток індустріального центру в умовах глобальних викликів на прикладі міста Дніпра	23
М. Р. Новіцький Проблематика екологічної безпеки в умовах розвитку індустріальних центрів: системні виклики, технологічні ризики та стратегії модернізації	25

І. В. Чорнобровка, Б. Б. Остапюк Підвищення конкурентних позицій залізничного транспорту України в контексті європейської інтеграції	122
Ю. О. Чугуєв Формування конкурентних переваг транспортних підприємств шляхом адаптації до трансформацій ринку	124
Г. І. Шелехань Методологія пріоритизації відновлення пошкоджених об'єктів залізничної інфраструктури України в умовах воєнного стану	126
Ю. В. Шульдінер, Г. С. Пащенко Українські залізниці в умовах війни: виклики та перспективи розвитку	128
В. Є. Яворський, О. В. Березюк Особливості врахування зносу пар тертя при моделюванні динаміки гідروприводу механізму завантаження ТПВ у сміттєвоз	130
В. П. Яновська Національний логістичний капітал у глобальних мережах створення вартості	132

Секція «Логістичні технології на підприємствах транспорту і промисловості»

D. V. Kudriashov Adaptive management of construction material freight flows in the railway transportation system	135
А. І. Аболонін, Д. В. Ломотько Розміщення перевантажувальних терміналів як чинник мінімізації ризиків при мультимодальних перевезеннях небезпечних вантажів	137
Г. В. Банзак, О. В. Банзак Процес технічного обслуговування з адаптивною зміною періодичності контролю складних об'єктів спеціального призначення автомобільної техніки	139
І. В. Берестов, А. В. Колісник Сучасні логістичні підходи до цифровізації транспортно-логістичних хабів	141

МАТЕРІАЛИ
ДВАДЦЯТЬ ДРУГОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»

(4 – 5 ЧЕРВНЯ 2026 РОКУ)

Відповідальний за випуск А. В. Толстова

Підписано до друку 12 червня 2026 р.
Формат паперу 60x84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. арк. **36,2**. Обл.– вид. арк. **36,8**.
Замовлення № Тираж 300. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.