

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).

Так, на технічних станціях здійснюються операції з формування та розформування поїздів, на вантажних станціях – підбір вагонів за напрямками та вантажними фронтами, а на місцях загального і незагального користування відбувається зародження та погашення вагонопотоків. Така структура забезпечує ефективну взаємодію елементів системи відповідно до принципу ієрархії.

Важливою особливістю логістичної системи залізничного вузла є наявність складних стохастичних зв'язків між її елементами, що формують інтегровані властивості системи. Основною з них є забезпечення своєчасної доставки необхідної кількості вагонів до пунктів призначення з мінімальними експлуатаційними витратами та можливістю адаптації до змін зовнішнього середовища. Реалізація цієї властивості можлива лише за умови комплексного розгляду вузла як єдиної системи, а не окремих її елементів, що відображає принцип емерджентності. Водночас інтеграція всіх елементів системи дозволяє отримати синергетичний ефект та забезпечити ефективне функціонування залізничного вузла загалом.

Організація безперебійного транспортного процесу у залізничному вузлі можлива на основі системного підходу, який забезпечує ефективне управління наскрізними вагонопотоками та дозволяє розглядати вузол як сукупність взаємопов'язаних підсистем, об'єднаних спільною метою. Узгодження дій усіх учасників перевізного процесу створює передумови для раціоналізації управління матеріальними потоками та досягнення економічного ефекту.

Застосування сучасних інструментів логістичного управління, зокрема планування, контролю, організації та інформаційного забезпечення, дозволяє оперативному персоналу більш ефективно координувати технологічні процеси у межах залізничного вузла та підвищувати якість транспортного обслуговування.

УДК 656.1:339.543

**МИТНИЙ КОНТРОЛЬ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ТЕРМІНАЛАХ.
ПРОБЛЕМИ ТА ВАРІАНТИ ПОКРАЩЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ
CUSTOMS CONTROL AT ROAD TERMINALS. ISSUES AND OPTIONS
TO IMPROVE OPERATION ACTIVITY**

докт. техн. наук І. О. Кириченко

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля (м. Київ)

I. Kyrychenko, D.Sc. (Tech.)

Volodymyr Dahl East Ukrainian National University (Kyiv)

Митний контроль на автотранспортних терміналах України має значення для забезпечення економічної і митної безпеки держави.

Наразі з країн Європейського Союзу, наших партнерів, до України перевозиться широкий спектр вантажів, які забезпечують життєдіяльність економіки та населення. До цих вантажів відносять: гуманітарні вантажі, будівельну техніку, одяг, медикаменти, дизельне паливо, бензин, генератори, трансформатори, хімічну продукцію, військові вантажі і багато іншого. І автотранспортні термінали також відіграють важливу роль у системі міжнародних перевезень, забезпечують переміщення товарів через державний кордон, тимчасове зберігання товарів, оформлення та подальший розподіл. В умовах воєнного стану, активізації зовнішньої торгівлі з країнами Європейського Союзу та зростання обсягів автомобільних перевезень питання ефективного митного контролю на автотранспортних терміналах актуальне для економіки нашої країни.

Незважаючи на аналіз актуальних статистичних даних [3], які свідчать про позитивну динаміку розвитку митної системи України і зростання надходжень до бюджету, система митного контролю стикається з низкою проблем: корупційними ризиками, недостатнім та застарілим технічним оснащенням, перевантаженням інфраструктури, недостатньою гармонізацією стандартів до міжнародних, з великим навантаженням працівників, з низьким впровадженням сучасних цифрових технологій. Всі ці складні питання потрібно вирішувати і наразі в організації митного контролю в Україні триває трансформація, спрямована на нововведення, щодо гармонізації із законодавством Європейського Союзу, включаючи Митний кодекс України [1].

В умовах воєнного стану збільшились обсяги гуманітарної допомоги і були спрощені процедури переміщення окремих категорій товарів. У таких умовах виникли додаткові ризики незаконного використання пілг, фіктивного оформлення гуманітарних вантажів та незаконного переміщення товарів через митний кордон України.

Однією з головних проблем митного контролю на автотранспортних терміналах України є значне навантаження на прикордонну та митну інфраструктуру. Після початку повномасштабної війни більша частина зовнішньоторговельних потоків була переведена з морського транспорту на автомобільний. Це спричинило перевантаження автомобільних пунктів пропуску та терміналів, особливо на кордоні з Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною. У результаті виникають великі черги транспортних засобів, затримки митного оформлення та збільшення витрат перевізників.

Окремою проблемою є корупція у сфері митного контролю. На практиці виникають негативні випадки: заниження митної вартості товарів, незаконне сприяння прискореному оформленню вантажів, незаконне переміщення товарів через кордон. Особливо небезпечними є схеми незаконного ввезення автомобілів, гуманітарної допомоги або товарів військового призначення під

виглядом пільгових вантажів. Автомобілі, ввезені як гуманітарна допомога без сплати митних платежів, не доправлялись до армії, а продавались шахраями. За даними правоохоронних органів, окремі схеми охоплювали сотні автомобілів та завдали державі збитків на десятки мільйонів гривень.

Суттєвою проблемою залишається недостатній рівень технічного оснащення окремих терміналів. Частина митної інфраструктури потребує модернізації, оскільки використовуване обладнання є застарілим. Не всі автотранспортні термінали обладнані сучасними сканерами, автоматизованими ваговими комплексами, сучасними системами відеоспостереження та електронного контролю. Це знижує ефективність виявлення порушень митного законодавства та уповільнює процедури контролю.

Значний вплив на ефективність митного контролю має людський фактор. Недостатній рівень підготовки окремих працівників, велике навантаження, кадровий дефіцит та психологічна втома негативно впливають на якість виконання митних процедур. Крім того, у сучасних умовах митники повинні працювати з великими обсягами електронної інформації, міжнародними базами даних та автоматизованими системами контролю, що потребує високого рівня професійної підготовки.

Ще однією актуальною проблемою є недостатній рівень цифровізації окремих процесів. В Україні впроваджуються електронні митні сервіси, але на практиці частина процедур усе ще потребує паперових документів та особистої присутності представників перевізників. Це створює додаткові перешкоди та збільшує час проходження митного контролю.

Для підвищення ефективності митного контролю необхідно здійснювати комплексну модернізацію автотранспортних терміналів, впроваджувати сучасні цифрові технології, удосконалювати систему управління ризиками та посилювати антикорупційні механізми [2].

Перспективним напрямом також є інтеграція української митної системи з європейськими інформаційними платформами. У зв'язку з євроінтеграційними процесами Україна поступово адаптує митне законодавство до стандартів Європейського Союзу.

[1] Митний кодекс України: закон від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4495-17>.

[2] Про схвалення Стратегії розвитку митної служби України: розпорядження №835 від 04.08.2025 р. Кабінету Міністрів України.

[3] Офіційні матеріали Державна митна служба України (customs.gov.ua).

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

В. Г. Загорянський, А. А. Тесленко Розробка програмного комплексу для моделювання і розв'язання транспортно-логістичних задач	164
В. Г. Загорянський Проблеми підвищення якості автотранспортних послуг в умовах зростання рівня автомобілізації	166
О. М. Загурський Класифікація методів підвищення надійності ланцюгів постачань	168
В. М. Запара, А. В. Середін Логістичні аспекти взаємодії гірничо-металургійного комплексу України з перевізниками	170
Я. В. Запара, Р. І. Боровець Інноваційні технології забезпечення збереженості вантажів	172
Я. В. Запара, Б. В. Камінський Функціонування залізничного вузла як комплексної логістичної системи	174
І. О. Кириченко Митний контроль на автотранспортних терміналах. Проблеми та варіанти покращення діяльності	175
С. О. Ключев, С. О. Гордієнко Удосконалення технології роботи прикордонної залізничної логістики України	178
А. О. Ковальов, Ю. В. Прохоренко Технології інтелектуального моніторингу та предиктивного обслуговування залізничної інфраструктури	180
Д. С. Козодой Професійні ризики працівників галузі транспортної логістики в сучасних умовах	182
О. М. Костенніков, В. О. Мирошниченко, І. Ю. Желєнков Підвищення ефективності місцевої роботи на залізничних дільницях на основі удосконалення процесів подачі та забирання вагонів	184

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.