

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).

вирішуючи фундаментальну проблему недостатньої пропускної спроможності митних пунктів у найзавантаженіші періоди. У результаті дистриб'ютори змушені коригувати свої стратегії, переходячи до створення задалегідь сформованих запасів необхідних запчастин на прикордонних складах у Польщі або Румунії [2]. Це рішення хоч і полегшує кризові ситуації, але водночас суттєво збільшує витрати на складську логістику.

[1] Вплив війни на розвиток вантажоперевезень в Україні. URL: https://www.researchgate.net/publication/379828026_The_impact_of_the_war_on_the_development_of_freight_transportation_in_Ukraine (дата звернення: 10.04.2026)

[2] Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом: від 16.09.2022 №654. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22 (дата звернення: 10.04.2026)

УДК 656.1

ТЕХНІЧНИЙ СЕРВІС НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

TECHNICAL SERVICE ON ROAD TRANSPORT

канд. техн. наук Г. І. Нестеренко, В. В. Мороз
Український державний університет науки і технологій (м. Дніпро)

H. I. Nesterenko, PhD (Tech.), V. V. Moroz
Ukrainian State University of Science and Technology (Dnipro)

Для сучасного бізнесу автомобільний транспорт є кровоносною системою, а для логістів ключовим інструментом забезпечення своєчасної доставки вантажів. Проте будь-яка, навіть ідеально спланована логістична схема, може зруйнуватися через одну технічну несправність на маршруті. Саме тому технічний сервіс – це не просто ремонт автомобілів, це складна система управління надійністю рухомого складу, яка гарантує безперебійність транспортного процесу. Мета технічного сервісу полягає у підтримці транспортних засобів у технічно справному стані, зниженні інтенсивності зношування деталей, попередженні відмов та несправностей, а також забезпеченні безпеки дорожнього руху. Сучасний логіст повинен чітко розуміти, що кожен кілометр пробігу знижує ресурс деталей, тому управління цим процесом є невід'ємною частиною планування перевезень.

В Україні, як і в багатьох інших країнах, діє планово-попереджувальна система технічного обслуговування та ремонту. Це означає, що технічне обслуговування (ТО) виконується за планом після певного пробігу або часу роботи, а ремонт – за потребою. Ця система включає наступні етапи:

- 1) щоденне обслуговування (ЩО);
- 2) перше технічне обслуговування (ТО-1);

- 3) друге технічне обслуговування (ТО-2);
- 4) сезонне обслуговування (СО);
- 5) поточний ремонт (ПР);
- 6) капітальний ремонт (КР).

У логістиці є поняття ТСО (Total Cost of Ownership) – сукупна вартість володіння транспортним засобом. Витрати на технічне обслуговування та ремонт складають значну частину цієї вартості (до 20 % від загальних експлуатаційних витрат). Неefективний технічний сервіс призводить до наступних негативних наслідків для логістичної компанії.

Зрив термінів доставки (недотримання Just-in-Time). Поломка в дорозі означає затримку вантажу, штрафні санкції від клієнтів та втрату репутації. У сучасній логістиці штрафи за зірвану поставку можуть значно перевищувати прибуток від самого рейсу.

Прямі фінансові втрати. Вартість екстреного ремонту в дорозі або евакуації вантажівки в рази перевищує вартість планового ТО. Крім того, компанія несе збитки через простій транспорту (втрачена вигода).

Перевитрата палива. Несправна паливна апаратура, неправильний тиск у шинах або зношена ходова частина можуть збільшити витрату пального на 10-15%, що є колосальним ударом по рентабельності рейсів. Тому завдання логіста – не лише скласти маршрут, а й синхронізувати графіки виходу автомобілів на лінію з графіками планового ТО.

Для логістичного підприємства також постає важливим вибір способу організації ТО.

Спосіб 1. Власна ремонтна база (In-house).

Спосіб 2. Аутсорсинг (обслуговування на СТО).

Спосіб 3. Гібридна модель. На практиці багато перевізників обирають комбінований підхід. Дрібне ТО та заміна розхідників виконуються на власній базі для економії часу, а складні ремонти двигунів чи електроніки делегуються спеціалізованим СТО.

Сьогодні технічний сервіс стрімко діджиталізується. Класичний підхід «ремонтуюмо, коли зламалося» або «обслуговуємо суворо за пробігом» поступово замінюється на предиктивне (прогнозоване) обслуговування. [1] На практиці це означає наступне.

Телематика та віддалена діагностика. Сучасні вантажівки оснащені сотнями датчиків. Інформація з них у режимі реального часу передається не лише водієві, але й на сервер компанії. Механік дистанційно бачить стан двигуна, рівень зносу гальмівних колодок і т.і.

Прогнозування поломок. Аналізуючи дані з телематики, програмне забезпечення може попередити: «Ймовірність виходу з ладу генератора на автомобілі протягом наступних 2000 км складає 85 %». Логіст бачить це і планує рейс так, щоб машина заїхала на сервіс до того, як станеться поломка на трасі, повністю виключаючи холості пробіги евакуаторів [2].

Електронний документообіг та автоматизація складів запчастин. Процес замовлення деталей автоматизовано. Як тільки автомобіль записується на ТО, система сама формує необхідне замовлення на складі.

Підсумовуючи, варто зазначити, що технічний сервіс автомобільного транспорту – це не допоміжна функція, а повноцінний елемент логістичного ланцюга. Перехід від реактивного ремонту до проактивного (попереджувального) обслуговування дозволяє транспортним компаніям мінімізувати простой, скоротити експлуатаційні витрати та гарантувати своїм клієнтам найвищий рівень надійності.

[1] Нестеренко Г. І., Музикін М. І., Бібік С. І., Швайко А. Ю. Аналіз транспортних мереж та організації автомобільних перевезень в країнах Європи. *Системи та технології*. № 1 (63), 2022. С. 88-99.

[2] Музикін М. І., Нестеренко Г. І., Герасюта К. А. Інтегровані системи моніторингу та управління рухом автомобільного транспорту. *Інтелектуальні транспортні технології: тези доповідей 3-ьої Міжнародної науково-технічної конференції*. Харків : УкрДУЗТ, 2022. С.47-49.

УДК 656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСІВ ІНТЕГРАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЄВРОПЕЙСЬКІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КОРИДОРИ

IMPROVEMENT OF RAIL TRANSPORT INTEGRATION PROCESSES INTO EUROPEAN TRANSPORT AND LOGISTICS CORRIDORS

В. О. Олексюк, О. Ю. Давиденко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

V. Oleksiuk, O. Davydenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Удосконалення процесів інтеграції залізничного транспорту в європейські транспортно-логістичні коридори постає однією з головних задач економіки нашої країни. Основною базою для удосконалення є в першу чергу модернізація інфраструктури, а також цифровізація управління перевезеннями та гармонізація технічних і нормативних стандартів між країнами [1]. До базових напрямів належить оновлення залізничних ліній відповідно до вимог трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), електрифікація ділянок та розширення пропускної спроможності вузлових станцій, що забезпечує прискорений транзит вантажів. Важливим є впровадження систем ERTMS (Європейська система управління залізничним рухом) для уніфікації сигналізації та покращення безпеки руху, а також застосування цифрових платформ для відстеження поїздів і обміну

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

Є. В. Михайлов, О. В. Богданова Удосконалення технології організації пасажиропотоків на залізничних вокзалах в умовах нестабільних навантажень	205
М. І. Музикін, М. М. Хегай Логістичні особливості організації автомобільних перевезень автозапчастин в умовах воєнного стану	207
Г. І. Нестеренко, В. В. Мороз Технічний сервіс на автомобільному транспорті	209
В. О. Олексюк, О. Ю. Давиденко Удосконалення процесів інтеграції залізничного транспорту в європейські транспортно-логістичні коридори	211
О. В. Павленко, О. М. Орда Імітаційна модель процесу координації різних видів міського пасажирського транспорту у пересадочних вузлах	213
А. В. Пак, К. С. Копусь Взаємозв'язок якості онлайн-сервісу та ефективності логістики	215
А. С. Поліванцев Інноваційні страхові інструменти у міжнародних логістичних системах	217
О. В. Пономаренко, А. Л. Сумцов Застосування методів багатокритеріального аналізу для адаптивного управління безперервною експлуатацією залізничного рухомого складу	219
І. О. Понтапльов, Є. І. Куш, Ю. О. Давідіч Планування якості перевезення пасажирів у містах	221
Г. О. Примаченко, О. Л. Коновалов Дослідження перевезень вантажів залізничним транспортом у сучасних умовах мультимодальної логістики	222
Г. О. Прохорченко, М. А. Кравченко Аналіз нормативно-правового забезпечення ЄС процедури довгострокового розподілу пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури за рамковими угодами	224

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.