

- виконання розрахунків та аналізу даних які виникають при роботі із претензіями та позовами у внутрішньому модулі підсистеми АСК ВП УЗ-Є «е.Портал УЗ-Карго»;
- розширення функціональних можливостей підсистеми для забезпечення додаткових сценаріїв роботи користувачів з електронними двосторонніми договорами в підсистемі АСК ВП УЗ-Є «е.Портал УЗ-Карго»;
- розширення функціональних можливостей зовнішнього модуля підсистеми АСК ВП УЗ-Є «е.Портал УЗ-Карго» для забезпечення ефективної комунікації з користувачами.

#### Список використаних джерел

1. Транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 03.10.2024).
2. Данько М.І., Кулешов В.В. Визначення парку вагонів операторських компаній для забезпечення перевезень вантажів залізничним транспортом. *Зб. наук. праць УкрДАЗТ*, 2004. Вип. 57. С. 121-128.
3. Данько М.І., Кулешов В.В., Ломотько Д.В. Удосконалення організаційно-технологічної моделі використання вантажних вагонів різної форми власності на залізницях України. *Зб. наук. праць УкрДАЗТ*, 2012. Вип. 129. С. 5-12.
4. Шикин Е.В., Чхартишвили А.Г. Математические методы и модели в управлении. М.: Дело, 2004. 437 с.
5. Sathaporn Opasanon, Songyot Kitthamkesorn Border crossing design in light of the ASEAN Economic Community: Simulation based approach. *Transport Policy*. Vol. 48, 2016. P. 1-12.
6. Thijs Dewilde, Peter Sels, Dirk Cattrysse, Pieter Vansteenwegen Robust railway station planning: An interaction between routing, timetabling and platforming. *Journal of Rail Transport Planning & Management*. Vol. 3, 2013. P. 68-77.
7. Шапкин А.С., Шапкин В.А. Математические методы и модели исследования операций. 5 изд. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2009. 400 с.

УДК 656.2:330.3

к.е.н., доцент **О.В. Орловська**,  
**Національний університет**  
**«Львівська політехніка»**  
**м. Львів, Україна,**

## ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ІНТЕГРАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНУ МЕРЕЖУ

**Анотація:** розглядаються питання інтеграції залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему, визначені проблеми, з якими стикається залізничний транспорт сьогодні. Приділена увага факторам, що впливають на розвиток галузі в умовах військового стану, визначені основні шляхи розвитку залізниці.

**Ключові слова:** транскордонне співробітництво, залізничний транспорт, євроінтеграція, вантажні перевезення, мультимодальні перевезення.

Сьогодні питання інтеграції національної транспортної системи у ЄТС для нашої країни стають особливо актуальним. Військові дії на території України та гостра загроза існуванню демократичного світу вимагають від політиків реальної оцінки ситуації, швидких дій щодо допомоги Україні, а також розробки перспектив подальшого розвитку країн Європи у сфері транспортного забезпечення. Значну роль у розгляді даного питання відіграє Україна. Її вигідне геополітичне положення надає можливість країнам Західної Європи проектувати та створювати нові вигідні транспортні маршрути, планувати плідну співпрацю не тільки з Україною, але й іншими країнами.

Головним пріоритетом для розвитку транспортної інфраструктури європейських країн визначено усунення «кордонів-бар'єрів» європейського простору, що дозволить розвивати транскордонне співробітництво. З метою створення єдиного транспортного простору для здійснення міжнародних торгово-комерційних операцій Україна була включена до TEN-T як країна з високим транзитним потенціалом. Згідно Національної транспортної стратегії України «Drive Ukraine 2030», Україна приймає участь у розбудові важливого стратегічного транспортного коридору, що сполучає Європу і Азію. Це дозволить нашій країні не тільки поглибити співпрацю з країнами-партнерами, а також заявити про себе як серйозного гравця на ринку транспортних послуг.

Територією України проходять частково два мультимодальні транспортні коридори: Рейн-Дунайський та Середземноморський. Це відкриває для країни великі можливості для розвитку міжнародної торгівлі на основі впровадження вантажних мультимодальних перевезень. Значна увага вчених України та європейських країн приділяється сьогодні пасажирським мультимодальним перевезенням. Для пасажирського

транспорту інтеграція залізничної мережі нашої країни дозволить відкривати і визначати більш вигідні шляхи сполучення з мінімізацією часу знаходження у дорозі. Крім того, в умовах конкуренції на транспортному ринку, політика функціонування пасажирського транспорту вимагає перегляду рівня надання пасажиром транспортних послуг з орієнтацією на підвищення комфорту та сервісного обслуговування пасажирів. Таким чином, транспортна система пов'язує у єдиний процес виробничу інфраструктуру, ресурсну складову та трудові ресурси регіонів нашої країни, співпрацю між Україною і країнами Європи, здійснюючи пасажирські та вантажні перевезення.

Розбудова нових транспортних маршрутів із залученням коштів Європейського інвестиційного банку та Світового банку дозволить Україні стати повноправним членом Європейського простору [2].

Західний кордон України межує із сьома країнами Європи, що відкриває для країн заходу великі можливості щодо розбудови транспортних коридорів, відкриття нових шляхів сполучення, з'єднуючи Європу з країнами Азії з метою розширення транспортних та комерційних інтересів. Розробляються нові варіанти доставки вантажів до адресата з метою скорочення часу знаходження вантажу в дорозі.

Однак, впровадження процесу інтеграції виявило ряд серйозних проблем, які необхідно було вирішити давно задля підвищення рейтингу залізниць, а сьогодні ці невирішені проблеми стають на заваді якісній співпраці.

Не менш важлива проблема полягає у технічній відсталості існуючих елементів залізничної інфраструктури, яка, на жаль, не здатна забезпечити якісні транспортні послуги згідно європейським вимогам. Для виправлення даної ситуації необхідно постійно моніторити сучасних технічних ринок, слідкувати за пропозиціями від вітчизняних та закордонних підприємств залізничної галузі, проваджувати новітні технології або удосконалювати існуючі. Крім цього, виявлені суттєві прогалини у законодавчій базі, яка потребує постійного узгодження та удосконалення, особливо в умовах військового часу.[4]

Інтеграційний процес залізничного транспорту дає можливість до активізації транспортно-логістичних технологій, розробки нових способів перевезення, таких як комбіновані перевезення, а також впровадження мультимодальних перевезень не тільки вантажів, а й пасажирів. На долю мультимодальних та інтермодальних перевезень вантажів в Україні припадає приблизно 0,5 відсотків всього національного транспортного ринку, що в декілька разів менше, ніж в країнах Європи [3].

Транспортна політика ЄС направлена на комплексне координування транспортної системи, де розглядаються можливості для удосконалення існуючих транспортних мереж: автомобільного, залізничного, водного (річкового) транспорту. Це визначає політику нашої країни щодо розвитку регіонів країни та їх співпраця із транспортними мережами сусідніх країн. Особлива увага сьогодні приділяється західному регіону країни, так як він межує з 5 країнами західної Європи і це дає значні переваги регіону для транскордонного співробітництва.

### Список літератури

**1. Транс'європейська транспортна мережа.** [Електронний ресурс]. Режим доступу:

<https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t-en>

2. Транскордонне співробітництво України: стан, проблеми, перспективи: монографія / За ред. І.В. Артьомова. – Ужгород: МПП «Гражда», 2012. – 520с. (ст. 72-75)

3. Bielova A., Novalska, N., & Orlovska, A. (2019). Актуальні питання розвитку мультимодальних перевезень в Україні. *Review of Transport Economics and Management*, 2(18). <https://doi.org/10.15802/rtem.v18i2.191243>

4. В.Яновська, О.Баранівський. Інтеграція національної транспортної в транс'європейську транспортну мережу: тренди і перспективи системи. Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління», 2021. Вип. 49

---

**ПРИЛИПКО А.А.**, к.т.н., доцент (Український державний університет залізничного транспорту)  
**ЗМІЙ С.О.**, к.т.н., доцент (Український державний університет залізничного транспорту)

---

### Підвищення чутливості точкових колійних датчиків

В нашій країні залишилося багато точкових колійних датчиків (ТКД) з часів СРСР. Це індукційні - ПБМ 56, ДМ88, диференціальний ДП 50 80. Ці датчики були розроблені для гіркової централізації. Є також нові розробки Українського виробника. Це ДЕ 96 з генераторним реєстратором та датчики планки ДПД. Для систем, для яких потрібні ТКД з високою точністю знаходження позиції осі колісної пари, надійного рахунку осей при великих швидкостях, в теперішній час