

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту

**ІТТ** | ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ  
ТРАНСПОРТНІ  
ТЕХНОЛОГІЇ



# ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

V МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



**ІТТ2024**

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 5-ої міжнародної  
науково-технічної конференції**

**«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»**

Харків 2024

5-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 25–27 листопада 2024 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2024. – 339 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирма напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

© Український державний університет  
залізничного транспорту, 2024

габарити, засоби зчеплення тощо). Такі вагони не мають вільного доступу до європейської мережі, й кожен маршрут узгоджується з оператором інфраструктури окремо: на кожен тип вагона, на кожен тип перевезення. Оператором інфраструктури надається спеціальний дозвіл на ці маршрути, на певну кількість вагонів з максимальним бруто поїзда і лімітацією окремих параметрів. На сьогодні компанія оперує вагонами АТ «Укрзалізниця». По Євроколії: цистерни 1435 мм – це повноцінні вагони європейських стандартів. Також оперує цистернами, зерновозами-хоперами, переставленими на візки 1435 мм. По колії 1520 мм оперує всіма типами вагонів. Попереду ще багато роботи, щоб почати роботу повноцінного перевізника вже в 2025 році. Компанія вдосконалює філософію єдиної послуги перевезення, яка дасть змогу розрахувати трафік з місця завантаження в Україні до місця вивантаження в Європі та в зворотньому порядку.

[1] UZ Cargo Poland – нова платформа для кооперації з клієнтами. - URL: <https://gmk.center/ua/news/uz-cargo-poland-nova-platforma-dlya-kooperacii-z-kliientami/> (дата вернення: 13.11.2024).

[2] Ми маємо заходити на ринки ЄС в стратегічних інтересах України. - URL: <https://www.railinsider.com.ua/myhajlo-plastun-my-mayemo-zahodyty-na-rynky-yes-v-strategichnyh-interesah-ukrayiny/> (Дата вернення: 13.11.2024).

**УДК 629.04.083**

## **МОЖЛИВОСТІ ПОКРАЩЕННЯ ЛОГІСТИКИ АГРОСЕКТОРА ЗАЛІЗНИЦЕЮ УКРАЇНИ**

## **POSSIBILITIES OF IMPROVING AGRICULTURAL SECTOR LOGISTICS BY RAILWAY OF UKRAINE**

*канд. техн. наук В.М. Запара, канд. техн. наук Я.В. Запара,  
аспірант Р.І. Боровець  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. Zapara, PhD (Tech.), Y. Zapara, PhD (Tech.),  
R. Borovets (post graduate)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Останні роки функціонування транспортного ринку України висвітлюють певні виклики в логістиці, як зовнішнього походження (широкомасштабна агресія російської федерації), так і внутрішнього штучного походження (від монополіста-перевізника АТ «Укрзалізниця»). Все це має безпосередній вплив на аграрний сектор України, який є лідером експорту держави [1].

Наразі, коли Мінагрополітики та великі гравці ринку погодили граничний обсяг зерна цьогорічного врожаю, що залишається в Україні, можливо зробити

розрахунки потенціалу експортного зерна. Він буде враховувати можливості інфраструктури та обсяг задіяних вагонів. Відповідно, можна зрозуміти, скільки вагонів залишаться без роботи. Елементарні підрахунки показують, що це будуть вагони АТ «Укрзалізниця».

На сьогодні в Україні 22,5 тис. власних вагонів підприємств [2]. Потужності робочих каналів експорту (це всі порти та всі прикордонні переходи) дозволяють вивантажувати 1500-1600 ваг. на добу. Якщо оборот вагона становитиме 10-12 днів і врахуємо показник добового вивантаження, то стане зрозумілим, що потреби залізничної логістики врожаю 2024 року можуть бути закриті одними власними парками підприємств.

Однак, як показав досвід 2022 і 2023 років, АТ «Укрзалізниця» може так «відрегулювати» і попит, і пропозицію, і оборот, і швидкості вагонів, що її зерновози, які стояли без роботи, стануть спочатку затребуваними, а згодом — дефіцитними й дорогими.

Наприклад, на вересень 2024 року АТ «Укрзалізниця» підняла ціну добового користування своїми зерновозами на 100 грн. Якщо оперувати суто ринковими чинниками, то це нелогічне рішення. Адже попит на перевезення зернових не зростає, власники вантажів не беруть вагони іншого власного парку, не кажучи вже про парк перевізника, який коштує втричі вище за середньої ціни на ринку. До речі, великооб'ємний вагон власного парку підприємств пропонується за 250 грн за добу з ПДВ, а АТ «Укрзалізниця» пропонує свій суттєво менший за об'ємом вагон за 1350 грн без ПДВ. Це підвищення вартості зерновозів слід розглядати сигналом, що АТ «Укрзалізниця» вже продумала «нове вузьке місце» для того, щоб її парк був розпроданий за бажаною для неї ціною. Скоріш за все цим вузьким місцем логістики стане погодження АТ «Укрзалізниця» планів на перевезення.

Це погодження стосується всіх інших власників вагонів, всіх, хто законтрактувався і взяв у оренду вагони власних парків. А щодо вагонів парку перевізника, то є чітке зобов'язання АТ «Укрзалізниця», прописане в довгостроковому договорі, про подачу вагона в конкретну дату, зазначену замовником. До того ж, за купівлі вагона парку перевізника на аукціоні, в договорі записано, що АТ «Укрзалізниця» зобов'язана подати свій порожній рухомий склад після виграшу на аукціоні. Тобто вагони АТ «Укрзалізниця» (придбані за довгостроковими договорами чи на аукціоні) вже мають преференцію — точну дату подачі та завантаження, а всі інші мусять чекати погодження планів АТ «Укрзалізниця». Крім того, аграріям слід пам'ятати, що в фінансовому плані АТ «Укрзалізниця» є цифра в 9 млрд грн за користування вагонами, котру планується зібрати за 2024 рік.

Якби АТ «Укрзалізниця» мала за мету обслуговувати аграрні вантажі на умовах чесної конкуренції, то вона виставила б свої довгострокові зобов'язання на аукціон, як було 2019 року, і дала б аграріям можливість завчасно купити визначеність у перевезеннях. Проте цьому на заваді стає монопольне становище, яке дає змогу АТ

«Укрзалізниця» перетворити на вузьке місце будь-який компонент залізничних перевезень. Отже, важливим є позбавлення монопольного положення АТ «Укрзалізниця», що позбавить її важелів для створення штучних вузьких місць та створить умови для інвестицій бізнесу в розширення пропускної спроможності реальних вузьких місць транспортної інфраструктури України.

Процедура організації перевезень формалізована та ускладнена до такої міри, що це відлякує виробника від прямих взаємин із АТ «Укрзалізниця» і змушує його звертатися до експедитора, який знає, як пройти усю цю бюрократію. Аграрії, які залежать від залізничної логістики, витримали б навіть значне (до 20%) підвищення тарифу, якби АТ «Укрзалізниця» виправила недосконалу технологію перевезень та усунула ті фактори, через які вони потрапили у залежність від експедиторів.

[1] Укрзалізниця встановила 10-річний рекорд з перевезення зерна. - URL: <https://agroportal.ua/news/ukraina/ukrzeliznicya-ustanovila-10-richniy-rekord-z-perevezennya-zerna> (дата звернення: 14.11.2024).

[2] Запара В.М., Іванова А.С., Максимович Є.А., Бабак Л.В. Можливості АТ «Укрзалізниця» в реалізації зернового експортного потенціалу України у воєнний час. *Тези вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, промислові центри та корпоративна логістика» (2 - 3 червня 2022р. м. Харків)*. Харків: УкрДУЗТ, 2022. С. 56-58.

**УДК 656.025**

## **ВАЖЛИВІСТЬ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ В МІСЬКИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

### **THE IMPORTANCE OF DIGITALIZATION IN URBAN FREIGHT TRANSPORTATION**

*Канд. техн. наук О.П. Калініченко, аспірант Є.К. Сальніков  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)*

*PhD (Tech.) Oleksandr Kalinichenko, Postgraduate Yegor Salnikov  
Kharkiv National Automobile and Highway University (Kharkiv)*

An interesting innovative solution in the field of logistics is the system "Ant Logistics" (ANT-Logistics), which was developed in Ukraine. This cloud-based platform is designed for last-mile transportation management. The developers of the "Ant logistics" system have created an easy and accessible web service that allows you to plan, control and analyze transportation. The platform also provides an opportunity to offer your transport or, conversely, hire free cars, and data exchange is configured with any accounting system in the enterprise, such as 1C, ERP, as well as other functions, such as SMS messages, CRM, GPS monitoring platforms. The Microsoft Azure cloud environment is used for