

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту



# МАТЕРІАЛИ

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

( 2 - 3 червня 2022р. м. Харків, Україна )



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ 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  
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТА

*Матеріали*

*вісімнадцятої науково-практичної  
міжнародної конференції*

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

*(2 - 3 червня 2022р. м. Харків)*

## ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

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

**Заступники голови:** *Ватуля Г.Л.*, д.т.н., проф., проректор з наукової 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 УПП Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

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

## Зміст

### **Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»**

---

<i>С.В. Панченко</i> Індустріально-логістичні центри як сучасна модель інноваційного відродження економіки України	17
<i>В.Л. Дикань</i> Індустріальні парки як основа післявоєнного економічного відродження промисловості України	20
<i>А.С. Зайцева</i> Сутність поняття транспортно-логістичної інфраструктури, та її складових	22
<i>М.В. Корінь, О.А. Лановий</i> Розвиток ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту в умовах становлення інноваційно-інформаційної економіки	25
<i>О.В. Маковоз</i> Транспортно - логістична інфраструктура як інструмент стійкого розвитку країни в сучасних умовах	27
<i>О.М. Синіговець</i> Інноваційні форми міжнародних економічних відносин як формування нових можливостей розвитку світового господарства	29

### **Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»**

---

<i>М.М. Багрій, В.В. Клименко</i> Основні питання розвитку та функціонування мультимодальних перевезень	32
<i>Є.І. Балака, М.Є. Резуненко</i> Вплив транспортно-логістичних процесів на валовий внутрішній продукт України та економічні наслідки блокування портів	34
<i>Г.С. Бауліна, А.О. Гукова, Т.В. Колодочка</i> Формування оптимальної технології функціонування міжнародного перевантажувального терміналу	36
<i>Г.С. Бауліна, Р.В. Самань, А.В. Пасіч</i> Підходи до удосконалення технології взаємодії станції та під'їзних колій	38

<i>Ю.Є. Калабухін, О.І. Зоріна, Н.М. Каменева</i> Вплив зміни обсягів перевезень залізничного транспорту на соціально-економічний ефект	68
<i>Ю.Є. Калабухін, Н.М. Каменева</i> Аналіз складових життєзабезпечення пасажирського вагону протягом життєвого циклу	71
<i>А.В. Колісник</i> Проблеми пропуску вантажних поїздів через прикордонні станції України під час воєнного стану	74
<i>М.В. Косич, Александрова</i> Залізниця, як основа безпеки держави	75
<i>О.М. Костенніков, М.Ю. Куценко</i> Проблеми експорту зернових вантажів з України в умовах війни	78
<i>Є.М. Кузнецов, В.Є. Кузнецов</i> Ключові тенденції розвитку світового ринку вагонобудування в умовах цифровізації економіки	80
<i>В.В. Кулешов, Г.В. Каравай, Ю.О. Логінова, М.М. Фьодоров</i> Удосконалення моделі місцевої роботи прикордонного залізничного вузла	81
<i>А.Р. Лазєбна, К.В. Левченко, К.В. Крячко</i> Застосування інформаційних технологій в роботі опорних станцій залізничного вузла	84
<i>Л.В. Марценюк</i> Основні напрями та принципи оцінки ефективності функціонування антикризової системи управління залізниць	86
<i>О.Б. Мних, Н.Я. Сапотницька, Б.М. Ярич</i> Глобальні виклики і проблеми розвитку логістичного потенціалу залізничної інфраструктури України	88
<i>І.С. Моржов, Н.І. Новальська</i> Контейнерні перевезення та глобальна криза ланцюга постачань 2021–2022	90
<i>М.М. Овчаренко, Ю.В. Хомяк</i> Особливості відтворення результатів неруйнівного контролю якорів електродвигунів рухомого складу залізничного транспорту	92

Продовження табл. 1

1	2
Оптимальність методичного забезпечення	Характеризує оптимальний набір аналітичних інструментів, що забезпечує повноту проведення стратегічного, тактичного та оперативного аналізу.
Безперервності	Полягає у безперервному проведенні аналізу відповідно до необхідності оцінювати оперативні зміни.
Креативності	Передбачає реалізацію творчого, нестандартного підходу до вирішення кожної конкретної ситуації.

Таким чином, як видно із таблиці 1, аналіз антикризової діяльності повинен бути в першу чергу комплексним, тобто охоплювати якомога більше сторін внутрішнього та зовнішнього середовища залізниць, а також дотримуватися вказаних принципів.

УДК 334;656

**ГЛОБАЛЬНІ ВИКЛИКИ І ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ  
ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ  
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

**GLOBAL CHALLENGES AND PROBLEMS OF LOGISTIC POTENTIAL  
DEVELOPMENT RAILWAY INFRASTRUCTURE OF UKRAINIAN**

*докт.екон.наук О.Б. Мних<sup>1</sup>, канд.екон.наук. Н.Я. Сапотницька<sup>2</sup>,  
Б.М. Ярич<sup>1</sup>*

<sup>1</sup>Національний університет «Львівська політехніка»,

<sup>2</sup>Хмельницький кооперативний торговельно-економічний інститут

*D.Sc. (Econ.) O.B. Mnykh<sup>1</sup>, Ph.D (Econ.) N.Y.Sapotnitska<sup>2</sup>, B.M. Yarych<sup>1</sup>*

<sup>1</sup>Lviv Polytechnic National University (Lviv),

<sup>2</sup>Khmelnysky Cooperative Trade and Economic Institute (Khmelnysky)

Про нові виклики XXI століття щодо світового перерозподілу ринкової влади і фінансового капіталу свідчить зміна рейтингових позицій на високотехнологічних ринках між глобальними гравцями, наслідки торговельних війн США і Китаю. Більш жорсткою стає політика в сфері технологій та захисту інтелектуальної власності. Більшість країн уже відчули негативний вплив на економічне зростання [1].

Повномасштабна війна РФ проти України з лютого 2022р. породила нові проблеми, пов'язані із необхідністю формування нових логістичних ланцюгів постачання, розвитку залізничної інфраструктури, створення

ефективних виробничих систем для відбудови зруйнованої економіки і її стратегічно важливих секторів. За даними консалтингового агентства PwC, вже з 2020р. з'явилися складності для світових ланцюжків постачань і подальшої економічної інтеграції в масштабах всього світу. Оптимістичним є сценарій щодо зростання ринку послуг - у 2020р. показник експорту послуг у світі складав близько \$7 трлн із збереженням лідерства США і Великобританії [2]. На даному етапі відбувається глобальне уповільнення зростання економіки (або «слоубалізація»), яке характеризується продовженням інтеграції та економічного розвитку, але більш повільними темпами, ніж середні темпи росту. Режим світової торгівлі переходить із «відкритості» до «протекціонізму», що особливо негативно впливатиме на країни, економіка яких орієнтована на експорт. Такими є більшість країн, ринки яких розвиваються, у т.ч. й Україна, де вантажні міжнародні залізничні перевезення залізничної сировини (ЗРС) займали найбільшу частку. За даними GMK Center, за підсумками 2021р. Україна знизила експорт ЗРС на 4,2% в порівнянні з 2020 роком – до 44,5 млн т. У грошовому виразі показник зріс на 62,8% – до \$6,9 млрд.[3].

Інфляційні процеси в умовах війни змістять центри формування затрат у бік зростання логістичних витрат через блокування різних транспортних морських коридорів в межах і поза межами України, що призвело до додаткового навантаження на залізничну інфраструктуру. Науковці і підприємці стоять перед необхідністю розроблення політики розумної спеціалізації, ідентифікації нових джерел і чинників створення вартості у коротко-і довготривалому періоді, адже принципово змінюється співвідношення пріоритетів макро- і мікроекономіки, зовнішніх і внутрішніх витрат, державного і приватного капіталу, у т.ч. іноземного.

Перехід Європи на безвуглецеву економіку створює передумови для розвитку потенціалу залізниці як більш екологічному виду транспорту порівняно з автомобільним. В Україні підтверджується кореляція (перевірено за статистичними даними за 2016-20pp.) для показників вантажообороту (т-км) через залізничні мережі і для морських вантажних перевезень ( коефіцієнт детермінації у регресійній моделі вищий 0,7). Для прикладу, Німеччина, в якості основного стовпа своєї політики скорочення викидів парникових газів ЄС передбачає перенесення 50% вантажних перевезень на великі відстані на залізничне та внутрішнє судноплавство до 2050 року [4]. Німеччина внесла найбільший внесок у показники залізничних вантажних перевезень в ЄС: 108 мільярдів ткм у 2020 році, що становить близько 30 % від загального обсягу ЄС [5].

У контексті глобальних викликів сучасності актуальним є об'єктно-суб'єктний аналіз управління логістичним потенціалом АТ «Укрзалізниця», реальний розмір якого залежить від політики технологічної модернізації, координації логістичних потоків та пропускної спроможності регіональних філій «Укрзалізниці», важелів регулювання Міністерства інфраструктури України. Крім того, важливо, хто є власником логістичних бізнес-процесів, орендарями рухомого складу (резиденти і нерезиденти), які функції

пов'язані із стратегією розвитку макроекономіки загалом і який реальний вплив стейкхолдерів в ухваленні оперативних і стратегічних рішень щодо розвитку логістичного потенціалу, які послуги є пріоритетними в сучасних умовах, зважаючи на високий попит на залізничні перевезення та військові потреби. В центрі уваги менеджменту повинні бути процеси ділової співпраці з різними лідерами залізничної мережі в Європі для більш ефективного управління ризиками, пов'язаними з використанням цифрових технологій для боротьби з корупцією і руйнуванням логістичних активів «Укрзалізниці» в умовах війни РФ проти України.

[1] Торгівельні війни США і Китаю: наслідки для світової економіки.-URL: <https://minfin.com.ua/ua/2019/09/19/39087200/>

[2] Експерти прогнозують уповільнення темпів зростання світової економіки в 2020 році.-URL: <https://minfin.com.ua/ua/2020/01/08/40339376/>

[3] Колісніченко В. Україна в січні-квітні знизил експорт руди на 8,6%.-URL: <https://gmk.center.ua/news/ukraina-v-yanvare-aprele-snizila-eksport>

[4] FREY K. , HARTWIG J. , DOLL C. (2014). Accelerating a shift from road to rail freight transport in Germany – Three scenarios .-URL: <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2017-11/Accelerating%20a%20shift%20from%20road%20to%20rail%20freight%20transport%20in%20Germany.pdf>

[5] Railway freight transport statistics. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway\\_freight\\_transport\\_statistics#Downturn\\_for\\_EU\\_rail\\_transport\\_performance\\_in\\_2019\\_and\\_2020](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics#Downturn_for_EU_rail_transport_performance_in_2019_and_2020)

### УДК 656.025.4

## КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ГЛОБАЛЬНА КРИЗА ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАНЬ 2021–2022

## CONTAINER TRANSPORTATION AND THE GLOBAL SUPPLY CHAIN CRISIS 2021–2022

*I.S. Morzhov, канд.екон.наук Н.І. Новальська  
Національний авіаційний університет (м.Київ)*

*I.S. Morzhov, PhD (Econ.) N.I. Novalska  
National Aviation University (Kyiv)*

В сучасних економіках світових держав одну із найважливіших ролей відіграє транспортна галузь. Великі об'єми вантажів повинні бути доставлені у найменші строки, без будь-яких пошкоджень, із найкращою ціною як при внутрішніх та і міжнародних перевезеннях. Для забезпечення найкращого компонування, цілісності вантажу, часу та ціни, доставки виникає необхідність використання широкої різноманітності контейнерів.

На початку 2020 року пандемія COVID-19 уповільнила глобальний ланцюг постачань, адже виробники призупинили роботу до вжиття