

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

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. , HARTWIGb 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

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

превентивних заходів. Одним з основних причин уповільнення була саме модель безперебійних поставань (також відоме як виробництво «Just-in-time»). Такий метод, що розрахований на оптимальне безперервне постачання ресурсів та відправлення готової продукції, є особливо нестабільним при миттєвій зміні балансу попиту/пропозиції, адже базується на його чіткому визначенні. Із поширенням пандемії все більше компаній, діяльність яких організована за принципом «Just-in-time» були вимушені зменшити свої виробничі потужності, що викликало все більше збоїв у виробничих ланцюгах.

За визначених умов для ланцюгів постачання на кінці 2020 року логісти зіткнулись із значною нестачею контейнерів, адже багато з них опинилися заблокованими в портах, складах і на кораблях по всьому світу. Дефіцит посилювався через перевантаженість портів і зростання попиту на різноманітні товари, перш за все – товари медичного призначення.

Через зменшення темпів виробництв або його повне призупинення, багато контейнерів, що використовувались просто перестали функціонувати. Вони зберігалися в портах і внутрішніх складах, а зменшення попиту від виробництв скоротилась кількість суден у морі.

Завдяки жорстким заходам виробництво та попит у Китаї відновлювалось швидше, ніж у Північній Америці та Європі. Нерівномірне покращення ситуації призвело до дисбалансу: у китайських портах був дефіцит контейнерів, у той час як північноамериканські та європейські порти були завалені порожніми. Через перевантаженість і брак робочої сили у портах багато з цих контейнерів все ще застрягли там, де вони не потрібні.



Рис.1. Глобальний індекс ціни контейнерних перевезень [1]

Тяжкість дефіциту можна відслідкувати за графіком на рисунку 2.4, що демонструє ціну одного контейнера. Вже тільки за перший рік пандемії з 2020 по 2021 рік (Ціна до 2020 має форму плато) зросла на 137.9%, а тільки за половину 2021 року ціна досягла максимуму у розмірі 10,380 \$ за контейнер, що на 200% більше відносно початку року та 615.3 % відносно початку пандемії.

І хоча спостерігаються позитивний рух, що пов'язаний, перш за все із

поступовою боротьбою із пандемією (підвищення рівню вакцинованого населення, обробки робочих місць та інші санітарні заходи), питання пандемії все ще не вирішене. Так на початку березня 2022 року Шанхайський морський порт та саме місто з метою досягнення нульової смертності від ковіду-19 були закриті на жорстокий локдаун [2]. Лише 16 травня влада сповістила про поступове послаблення обмежень та поступової роботи порту. «Щодо роботи порту Шанхай, для відновлення його нормальної роботи потрібно від 4 до 8 тижнів, — цитує видання аналітика з Xeneta. Експерти неодноразово попереджали портові термінали в США та Європі про те, що їм необхідно готуватися до так званого ефекту хлиста у зв'язку з відкриттям Шанхаю», — пише Sea News [3].

Таким чином стає зрозуміло, що причинами кризи стали перебої у системі, що є наслідками штучних обмежень для подолання глобальної пандемії. Задля найшвидшого вирішення кризи необхідне повномірне впровадження відповідних карантинних заходів.

[1] Глобальний індекс ціни контейнерних перевезень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://fbx.freightos.com>

[2] Коронавірус в Шанхаї: жорсткий локдаун, дезінфекції, а в лікарні - тільки з розв'язанням влади. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bbc.com/russian/news-61410206>

[3] Шанхай готується до поступового виходу з карантину. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://seanews.ru/2022/05/16/ru-shanhaj-gotovitsja-k-postepennomu-vyhodu-iz-karantina/>

УДК 620.179.1

ОСОБЛИВОСТІ ВІДТВОРЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ НЕРУЙНІВНОГО КОНТРОЛЮ ЯКОРІВ ЕЛЕКТРОДВИГУНІВ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

PECULIARITIES OF REPRODUCTION OF RESULTS OF NON- DESTRUCTIVE TESTING OF ANCHORS OF ELECTRIC MOTORS OF ROLLING STOCK OF RAILWAY TRANSPORT

М.М. Овчаренко¹, канд. техн. наук Ю.В. Хомяк²

¹ТОВ «Хімлаборреактив» (м. Київ)

²Національний технічний університет «ХПІ» (м. Харків)

М.М. Ovcharenko¹, PhD (Tech.) Yu. V. Khomyak²

¹TOV "Chemlaborreaktiv" (Kyiv)

²National Technical University "KhPI" (Kharkiv)

Для оцінки технічного стану відповідальних об'єктів і вузлів електродвигунів рухомого складу залізничного транспорту на різних стадіях виробництва і експлуатації у багатьох галузях промисловості широко