

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>С.В. Панченко, Є.І. Балака, В.В. Панченко, М.Є. Резуненко</i> Ефективність автоматизації оперативного контролю технічного стану локомотивів	94
<i>Г.С. Пащенко, Ю.В. Шульдінер</i> Перевезення вантажів у контейнерах за умов військового стану та блокування морських портів України	97
<i>О.В. Рябушенко</i> Дослідження зміни показників безпеки дорожнього руху в Україні після зниження обмеження швидкості руху в населених пунктах	99
<i>С.Ш. Садигли, Д.О. Скорик, К.В. Крячко</i> Раціоналізація технології обслуговування контейнерних терміналів на вантажних станціях	101
<i>В.С. Соколов, Н.І. Новальська</i> Термінали як суб'єкти ринку транспортно-експедиційних послуг	102
<i>К.В. Соляник, М.В. Кондратюк</i> Особливості функціонування АТ «Укрзалізниця» в воєнний період	104
<i>Ю.О. Сорочук, Є.С. Строганова, К.В. Крячко</i> Удосконалення технології роботи вирішальних станцій в залізничному вузлі	106
<i>І.В. Токмакова, Н.Г. Панченко, І.М. Войтов</i> Розвиток конкурентних переваг логістичної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів	108
<i>О.М. Тройнікова</i> Залізничний транспорт, як локомотив економіки країни	110
<i>А.С. Устіловська, І.І.Божидай</i> Взаємозв'язок транспортної галузі та економічного розвитку країни	112
<i>Н.П. Устименко, Е.В. Філенко, К.В. Крячко</i> Раціоналізація технічного оснащення вирішальних вантажних станцій залізничного вузла	114
<i>О.О. Цвірко, Н.В. Трушкіна</i> Актуальні питання модернізації транспортної інфраструктури у контексті відновлення національної економіки України	116

термін доставки вантажів. Таким чином раціоналізація технології роботи контейнерних перевезень і технічного оснащення терміналів - це одна з актуальних проблем транспорту, що вимагає додаткових досліджень.

При впровадженні нових інформаційних технологій у післявоєнний період [2] та чіткого контролю за станом пересування контейнерів, тривалість їх знаходження на початково-кінцевих пунктах не відповідає розрахунковим технологічним нормам, а тому ставиться за мету пошук нових методів зменшення цієї тривалості за рахунок раціоналізації технології обслуговування контейнерів.

Раціоналізація технології роботи контейнерних терміналів шляхом застосування обмінних пунктів передбачає умови для безперервної організації завезення та вивезення контейнерів з підприємства в незалежності від його режиму роботи без додаткового штату цього підприємства, збільшення переробної спроможності даного контейнерного терміналу; розширення можливостей доставки вантажів, які перевозяться в контейнерах, до виробничих цехів, що зменшує допоміжні перевантажувальні операції і потребу у складських приміщеннях.

[1] Ковальов, А. О., Нестеренко О.О. Удосконалення технології переробки контейнерів на станції за допомогою ПЕОМ // Зб. наук. праць Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – Вип. 140. – С. 9-13.

[2] Guo, P., Chenga W., Zhanga Z. Gantry crane scheduling with interference constraints in railway container terminals // International Journal of computational intelligence systems. – 2017. – Vol. 6, № 2. – P. 244-260.

УДК 656.078.1

**ТЕРМІНАЛИ ЯК СУБ'ЄКТИ РИНКУ ТРАНСПОРТНО-
ЕКСПЕДИЦІЙНИХ ПОСЛУГ**

**TERMINALS AS SUBJECTS OF THE MARKET OF TRANSPORT AND
FORWARDING SERVICES**

***В.С. Соколов, канд.екон.наук Н.І. Новальська**
Національний авіаційний університет (м.Київ)*

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

Успіх торгівлі між країнами та ефективне функціонування перевезень залежить від стану та розвитку транспортно-експедиторської галузі, оскільки приблизно 80% світового вантажообігу організовується експедиторами. Тому серед багатьох заходів, спрямованих на покращення

доставки вантажів, чільне місце займає вирішення питань розвитку транспортно-експедиторської діяльності [1, с. 64].

Сьогодні в Україні працює понад 2,5 тис. експедиторських фірм. Крім того, функціонує значна кількість іноземних експедиторських фірм. Разом з тим, іноземні компанії на даний час вичікують, зважуючи на усі, можливі ризики.

З початку 90-х років ХХ ст. В Україні почали впроваджуватися нові форми експедиторського обслуговування з підготовки вантажів до перевезення. Даний процес відбувався досить повільно. Все це негативно вплинуло на конкурентоздатність національних експедиторів на міжнародному ринку транспортних послуг та підживило експансію іноземних експедиторських фірм на внутрішній ринок, дозволило їм диктувати українським перевізникам дискримінаційні умови перевезень.

Розвиток змішаних перевезень сприяв появі термінальних систем транспортування. Термінальні технології транспортування використовують для транспортування різноманітних вантажів, оскільки є можливості здійснення укрупнення та розукрупнення партій вантажів, короткострокового зберігання, перевезення вантажів між терміналами тощо. Транспортні термінали, об'єднуючись в ланцюгах постачання зі складами та здійснюючи своє функціонування під управлінням 3PL-провайдера, фактично інтегруються в систему товаророзподілу.

Необхідність виконання цих та інших операцій залежить від виду вантажу, розміру вантажу, відстані, що підлягає перевезенню, часу, необхідного для навантаження та розвантаження вантажу тощо. Для більш ефективного сортування та пошуку термінал обладнано автоматизованим обладнанням.

Вантажоперевезення між терміналами може використовуватися різними способами доставки. При перевезенні автомобільним транспортом використовуються великовантажні поїзди, які курсують на регулярних маршрутах за встановленим графіком. Доки зазвичай завантажуються вночі, а автопоїзди рухаються вночі, тому ви можете дістатися до призначеного пункту розвантаження вранці.

Якість термінальних перевезень характеризується швидкістю доставки вантажів та ефективним використанням транспортних засобів. Технологічний процес термінальної транспортівки складається з завезення вантажу на терміналах і розвезення його з термінала, вантажопереробці на термінали, перевезення вантажів між терміналами призначення і відправлення.

В умовах російсько-української війни виникли суттєві перепони в здійсненні вантажних перевезень та функціонуванні транспортних терміналів через суттєве пошкодження транспортної інфраструктури, зокрема доріг, приміщень терміналів, подорожчання паливно-мастильних матеріалів. Разом з тим, організація діяльності транспортно-експедиційних

компаній з вантажоперевезень здійснюється з урахуванням запитів споживачів та наявної непошкодженої транспортної інфраструктури. Якщо останні 2-3 місяці в Україні переважали експортні потоки, то нині спостерігається збільшення завезення імпортованої продукції (товари для дому, інструменти, запчастини).

Крім того, організовуючи експедирування вантажів та вирішуючи питання термінального обслуговування, беруть до уваги що на даний час робота морських портів Азовського та Чорного морів залишається заблокованою, призупинено експлуатацію повітряного транспорту, основне навантаження припадає на залізничні та автошляхи.

Нині широко використовується в західних регіонах України технологія кросс-докінгу, яка передбачає приймання та відвантаження товарів без довготривалого зберігання.

[1] Нагорний Є.В. Транспортно-експедиторська діяльність. Підручник. Харків: ХНАДУ, 2012. 352с.

[2] Транспортно-експедиторська діяльність: Навч. посібник / В. М. Запара, С. М. Продашук, А. Л. Кравець та ін. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. 214 с.

УДК 656.2

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В ВОЄННИЙ ПЕРІОД

FEATURES OF FUNCTIONING OF JSC "UKRZALIZNYTSIA" IN THE WAR PERIOD

канд. екон. наук К.В. Соляник¹, канд. екон. наук М. В. Кондратюк²

¹Міністерство інфраструктури України (м. Київ)

²Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

PhD (Econ.) O.Y. Cherednychenko¹, PhD (Econ.) M. V. Kondratyuk²

¹Ministry of Infrastructure of Ukraine (Kyiv),

²Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

АТ «Укрзалізниця» є найбільшою державною компанією, головний елемент критичної інфраструктури. Військове вторгнення північних сусідів завдало потужного удару по всіх ланках економічної системи нашої держави, знищило значну частину транспортно-логістичної системи країни. Збитки, завдані війною транспортній інфраструктурі України (дороги, мости, залізниця, обладнання, аеропорти), становлять понад 10 мільярдів доларів (близько 9,2 мільярда євро). Війна коштує «Укрзалізниці» до 3 млрд грн щомісяця. Основний дохід від вантажних