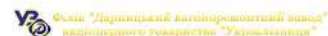


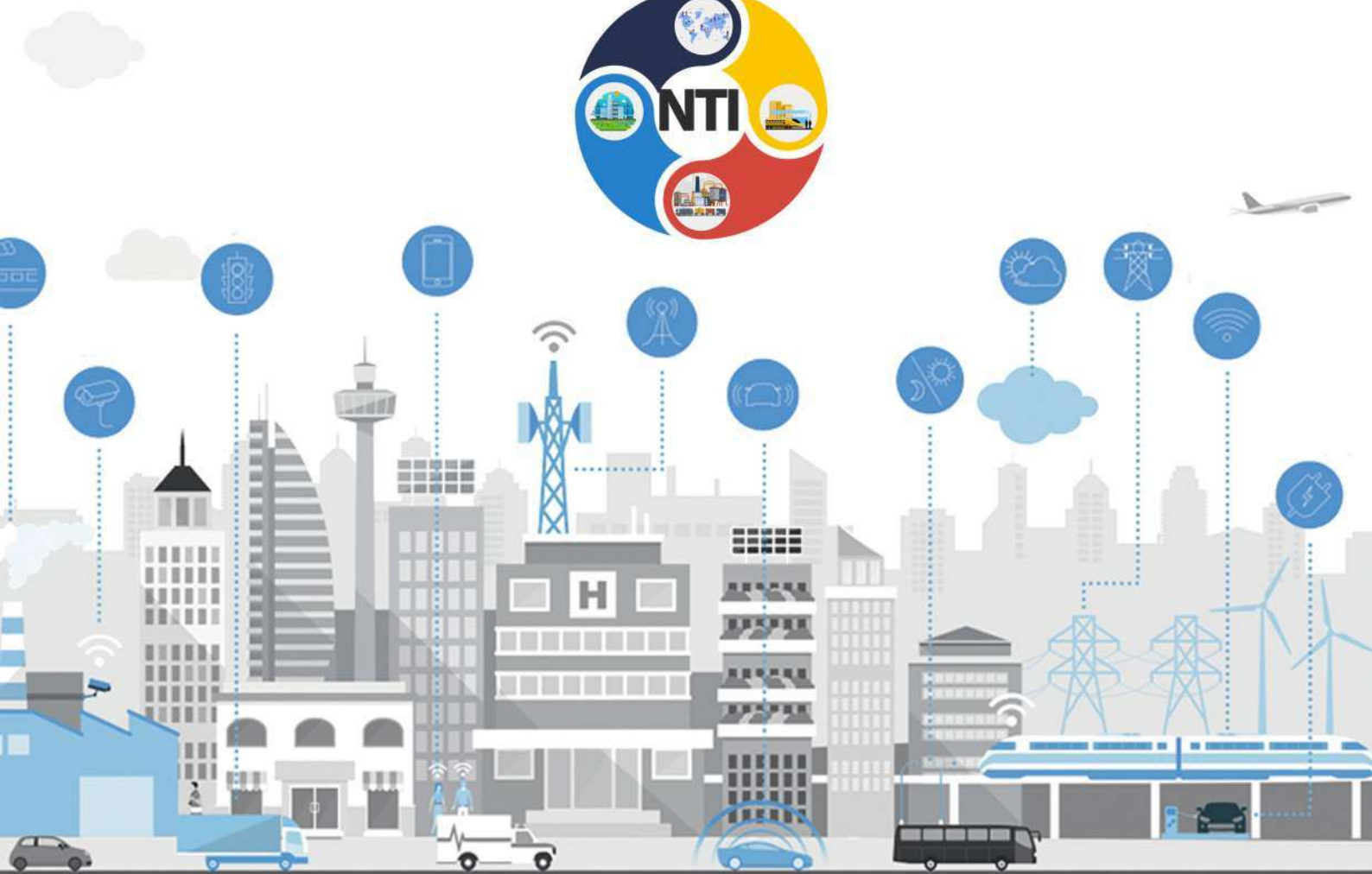
Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

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

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



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>В.Ф. Чеклов, Н.С. Круглова</i> Аналіз відомих програмних продуктів для імітаційного моделювання поїзних і маневрових переміщень на залізничних станціях	118
<i>G.V.Shapoval, H.I. Shelekhan</i> Improving railway station infrastructure in wartime	120
<i>О.М. Шершенюк</i> Сучасний стан транспортної інфраструктури України	122
<i>В.П. Яновська, І.В. Єгорова</i> Перспективи цифровізації транспортної інфраструктури України	124
<i>В.П. Яновська, О.В. Роговий</i> Будівництво в Україні швидкісної залізничної колії за європейськими стандартами	127

Секція «Логістичні технології на підприємствах транспорту і промисловості»

<i>Д.В. Атаманюк, Н.І. Новальська</i> Технології та засоби обслуговування агропромислових вантажів у термінальних технологіях	131
<i>Г.Є. Богомазова, А.В.Топчий, К.Е. Голоцьоров, К.М. Драгнева</i> Перспективи розвитку логістики міжнародних перевезень вантажів у контейнерах	133
<i>Н.А. Бочарова, І.В. Федотова</i> Основні чинники ланцюгів постачань	134
<i>О.П. Бутенко, Н.В.Опікунова</i> Логістика як інструмент підвищення конкурентоздатності сучасного підприємства	137
<i>О.П. Бутенко, О.М. Чупир</i> Теоретичні аспекти управління матеріальними потоками торговельного підприємства	139
<i>Н.В. Грищенко</i> Доцільність інформаційної логістичної системи на транспортних підприємствах	141
<i>О.Г. Дейнека, В.О.Котик</i> Механізми адаптації підприємств транспортно-логістичної системи в сучасних умовах	143

Виконанні в роботі дослідження базуються на використанні: методу математичної статистики для проведення аналізу основних показників перевезення вантажів в контейнерах; методу системного аналізу для визначення елементів системи перевезення вантажів в контейнерах, зв'язків між ними та дослідження впливу кожного з елементів на систему в цілому; методів теорії дослідження операцій для оптимізації технологічних процесів.

В роботі проведено аналіз функціонування контейнерної транспортної системи на основі принципів логістики, досліджено умови розвитку перевезень вантажів в контейнерах, проаналізовано сучасні контейнерні поїзди, розглянуто процес переробки контейнерів в морських портах.

Для сприяння динамічного розвитку змішаних перевезень і підвищення якості обслуговування клієнтів, заснованих на принципах глобальної логістики, глобалізації міжнародної торгівлі, оптимізації технологічних процесів в роботі формалізовано логістичну структуру міжнародного перевезення вантажів у контейнерах на основі застосування математичних методів теорії дослідження операцій та системного аналізу.

Розвиток і вдосконалення кожного структуроутворюючого елемента логістичної системи доставки вантажів в контейнерах спрямоване на підвищення ефективності функціонування всієї системи. І навпаки, збої в будь-якій з підсистем, чи рівня елементів та їх зв'язків веде до збою роботи системи в цілому.

Логістика міжнародних перевезень вантажів в контейнерах не повинна передбачати об'єднання всіх її елементів під єдиним керівним органом-суб'єктом управління, а повинна передбачати розумне узгодження їх функцій на основі взаємовигідного співробітництва.

УДК 658.7

ОСНОВНІ ЧИННИКИ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАНЬ

MAIN FACTORS OF SUPPLY CHAINS

*канд. екон.наук Н.А.Бочарова, докт.екон.наук І.В.Федотова
Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)*

*PhD (Econ.) N.A.Bocharova, D. Sc. (Econ.) I.V.Fedotova
Kharkiv national automobile and highway university (Kharkiv)*

Дуже важливим є визначення основних чинників, що впливають на роботу компанії. Це стосується й ланцюгів постачань. Ці чинники бізнесу зазвичай стосуються вартості, якості, часу та технологій/інновацій.

Розбивка кожного з цих факторів на вплив постачальників і ризики постачальників може допомогти нам визначити, що потрібно виміряти.

Для більшості компаній ланцюг постачань стає найбільшим джерелом витрат, найбільшою можливістю зниження витрат й зростання прибутковості. Прихований драйвер витрат лежить в ланцюжку постачань і може знизити прибутковість і конкурентоспроможність клієнтів й постачальників. Виявлення та усунення факторів зниження витрат є основною метою управління ефективністю постачальників. Хоча тиск на витрати завжди був важливим питанням, він є скоріше результатом або побічним ефектом бізнес-процесів, які керують цими процесами. Найкращий спосіб вирішити чинники витрат — покращити бізнес-процеси, які сприяють витратам у компанії клієнта та в ланцюжку постачань.

Оскільки приблизно від 40 % до 50 % часу циклу можна віднести до ланцюга постачань, реагування ринку дуже залежить від продуктивності постачальника [1-4]. Дві важливі сфери, на які постачальники впливають на час циклу, - це час виконання закуплених матеріалів і цикл розробки продукту. Для закупівельної організації час отримання придбаного матеріалу може бути найдовшою частиною часу циклу. Тому показники, засновані на часі (наприклад, своєчасна доставка та час виконання поставки постачальником) є загальними показниками. Але не менш важливим є те, яким чином продовжують постачальники вирішувати проблеми внутрішнього циклу та своєчасної доставки клієнтам. Ще один важливий аспект – чуйність. Швидкість реагування компанії на потреби клієнтів зазвичай залежить від рівня реакції постачальника.

Слід знати, що мінливість процесів постачальників може впливати на стандарт продукції та послуг. У компаніях із сильною залежністю від послуг постачальників якість постачальників має значний вплив. Реакція на коригувальні дії може позначатися як на якості, так і на реагуванні клієнта. Коли порушення в роботі постачальників відбуваються в цій галузі або у клієнта, реагування компанії на своїх клієнтів визначається можливостями її постачальників. Таким чином, якість може бути драйвером витрат.

Для багатьох компаній отримання нових продуктів швидкого підключення може розглядатися як ключова конкурентна можливість. Що стосується постачальників, які зазвичай підтримують нові стратегії розвитку, то їх потрібно кваліфікувати та оцінювати не лише з точки зору технологічних можливостей, а й з розумінням надійності їхніх внутрішніх процесів розробки продуктів чи послуг. Зазвичай фірми обирають партнерів з розробки, не застосовуючи формального процесу і без жодних критеріїв, окрім гарних технічних можливостей. Вони нехтують уявленнями про цілісну картину: як компанія розробляє продукти та послуги і чи є їхні внутрішні процеси та практики надійними та стійкими.

Системи моніторингу та вимірювання, які ми маємо сьогодні, проклали шлях до покращення якості. Тепер ми можемо контролювати процес, щоб контролювати якість. Якість не може бути перевірена після факту. Це результат ретельного планування, проектування та виконання, а вже потім контролю.

Це вимірювання, яке використовується багатьма клієнтами для вимірювання якісної роботи. Дуже важливим є показник дефектів. Показник дефектів постачальників вимірює відсоток матеріалів або продуктів, отриманих від постачальників, які не відповідають вимогам якості або відповідності.

Низька точність замовлення збільшує експлуатаційні витрати. Ключові показники ефективності (KPI – Key Performance Indicator) закупівлі вимірюються за категоріями постачень і сегментацією покупців. Цей показник допоможе компаніям переконатися, що постачальники постачають замовлені продукти і чи доставили вони продукцію в потрібний час.

Час виконання постачальником — це час, який проходить з моменту отримання постачальником замовлення до моменту його відвантаження. KPI зазвичай в днях. Термін виконання постачальника починається з моменту замовлення до закінчення доставки товару.

Таким чином, дуже важливим є вивчення та аналіз всіх цих показників.

[1] Muddassir Ahmed. Top 16 Procurement KPIs – The Ultimate Guide. URL: <https://www.scmdojo.com/procurement-kpis-the-ultimate-guide/>

[2] Sherry F. Gordon Supplier Evaluation and Performance Excellence : A Guide to Meaningful Metrics and Successful Results. Florida, United States: J Ross Publishing, 2008. 256 p.

[3] Калетнік Г. М., Зdirко Н. Г. Державний аудит та аналіз економічних, енергетичних та екологічних складових публічних закупівель: Монографія. Київ: «Центр учбової літератури», 2021. 420с.

[4] Письменна М.С. Концепція аналізу ефективності системи державних закупівель. Східна Європа: економіка, бізнес та управління, 2017. Вип. 5 (10). С. 149-154.