

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>О. Іщука, Д. Ломотько, М. Ломотько</i> Логістичний підхід в енергоефективній технології маневрової роботи на сортувальній станції	145
<i>О.В. Копитко</i> Роль логістики у перевезеннях аграрної продукції на міжнародні ринки в сучасних умовах	148
<i>О.М. Красноштан</i> Підвищення швидкодії та продуктивності залізничних транспортних систем за рахунок застосування технології «гнучка рейка»	150
<i>О.С. Крашенінін, О.О. Шапатіна, С.М. Продащук, К.В. Кім</i> Розвиток логістичних технологій на промислових та підприємствах залізничного транспорту	151
<i>В.О. Крючков, Д.В. Ломотько</i> Деякі питання удосконалення залізничної логістики у сучасний період	155
<i>Д.В. Ломотько, О.Ф. Афанасова</i> Підвищення конкурентноспроможності залізничного транспорту за рахунок розвитку прискорених контейнерних поїздів з використанням логістичних технологій	157
<i>Д.В. Ломотько, Д.В. Арсененко</i> Введення контейнерних поїздів під час збору врожаю зернових вантажів	159
<i>Н.О. Лужанська, І.Г. Лебідь, Є.М. Лебідь</i> Організація транспортно-експедиторського обслуговування виробничих та торговельних підприємств	161
<i>В.К. Мироненко, В.М. Самсонкін, Т.М. Грушевська</i> Перехід залізниць України на стандарт колії 1435 мм – аргументи війни	163
<i>А. В. Непран</i> Управління матеріальними потоками на запасах в логістичних системах підприємств за допомогою статистичних методів	165
<i>Г. І. Нестеренко, М. І. Музикін, С. І. Бібик</i> Графік руху поїздів при виділенні в ньому стабільної частини розкладів вантажних поїздів	168

- результати довготривалого прогнозу такого варіанту перевезення дозволять скоротити тягові витрати у оператора перевезення з можливою перспективою залучення приватної тяги;
- запропонована стратегія перевезення контейнерними маршрутами не потребує великих капітальних витрат та сприятиме розширенню мультимодальних контейнерних перевезень.

[1] Еволюція моделі вантажних перевезень як реальність для залізничної системи України URL: <https://railexproua.com/novyny/pro-rynok-terminalnykh-posluh-na-zaliznytsi-ukrainy/>

[2] Lomotko D., Arsenenko D., Kovalova O., Ischuka O., Methods of infrastructure management for optimization of grain transport organization. Procedia Computer Science. 2019. Vol. 149. P. 500-507. Doi: : <https://doi.org/10.1016/j.procs.2019.01.168>

[3] Дослідження достатності обсягу локомотивних потужностей для вантажних перевезень залізничним транспортом в умовах зростання врожаю і відновлення економіки Україна до 2023 року. IMF Group Ukraine. URL: <http://ua-outlook.com.ua/wpcontent/uploads/2018/07/Укрзалізниця.pdf>

[4] Панченко, С. В., Г. І. Загарій, Б. Т. Ситнік, В. А. Бриксін Критерій якості ухвалення рішення по керуванню в складній ієрархічній системі. Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. 2009. №3. С. 54-58.

[5] Ломотко Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В., Аналіз та удосконалення існуючих підходів до раціонального розподілу транспортних ресурсів. Зб. наук. праць Укр. держ. уні-тету залізнич. трансп. Харків: УкрДУЗТ, 2015. Вип. 156. С.42-46.

УДК 656.13

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИЧИХ ТА ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

ORGANIZATION OF TRANSPORT AND FORWARDING SERVICES OF PRODUCTION AND TRADING ENTERPRISES

*канд. техн. наук Н.О. Лужанська¹, канд. техн. наук І.Г. Лебідь¹,
канд. техн. наук Є.М. Лебідь¹*

¹Національний транспортний університет (м. Київ)

*PhD (Tech.) N.O. Luzhanska¹, PhD (Tech.) I.H. Lebid¹,
PhD (Tech.) I.M. Lebid¹*

¹National Transport University (Kyiv)

Сучасні виробничі та торговельні підприємства, що здійснюють зовнішньоторговельні операції, все частіше потребують удосконалення шляхів доставки товарів. Переважна більшість серед них має довготривалий досвід виконання перевезень автомобільним транспортом, але сьгоднішні реалії потребують пошуків альтернативних шляхів постачання. Транспортна складова витрат є досить вагомою у вартості

реалізації товару, тому суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності потрібно удосконалювати процес перевезення автомобільним транспортом або залучати морських, залізничних або авіаційних перевізників. Такі радикальні зміни можуть забезпечити як позитивний, так і негативний результат для діяльності підприємства. Важливим аспектом є недопущення порушень термінів постачання товарів та значного збільшення вартості доставки, що може призвести до розірвання контрактів з контрагентами.

Досягнути бажаного результату можливо за рахунок підвищення ефективності управлінської та організаційної складової у діяльності як окремого підприємства, так і при взаємодії декількох суб'єктів господарювання. На мікрорівні керівництвом підприємства може бути розглянуто шляхи оптимізації виробничих процесів, кадрової політики та скорочення витрат на закупівельну, складську і розподільчу логістику. На макрорівні доцільно було б переглянути умови взаємодії з існуючими партнерами або налагодити співробітництво з підприємствами, що можуть надати послуги за нижчою вартістю без впливу на якість обслуговування.

Здебільшого, якщо підприємство не здатне оптимізувати дані складові самостійно, то виникає потреба передачі даної функції на аутсорсинг транспортно-експедиторським підприємствам. Окрім цього, організація морських, залізничних та авіаційних перевезень потребує кваліфікованого та вузькоспеціалізованого підходу до надання даного типу послуг. Відповідно і самі підприємства характеризуються різним рівнем професійності та спектру послуг, що можуть надаватися. Але перш за все, актуальність вибору пов'язана з вартістю послуг, тривалістю погодження умов співпраці та очікування на обслуговування в зв'язку з можливою зайнятістю менеджерів або обмеженим ресурсом транспортно-експедиторського підприємства стосовно своєчасного задоволення потреб замовника [1].

З метою усунення таких недоліків у діяльності підприємства доцільним є здійснення оцінки перспектив співпраці замовників транспортно-експедиторських послуг на основі застосування багатofакторного шкалування. Даний метод передбачає оцінювання конкурентоспроможності транспортно-експедиторських підприємств різної потужності відповідно до критеріїв, що враховують не тільки внутрішні потреби замовника, але й чинники зовнішнього середовища, що впливають на ринкову ситуацію стосовно формування попиту на послуги транспортно-експедиторських підприємств.

В якості об'єктів оцінки можуть бути обрані транспортно-експедиторські підприємства, з якими уже був попередній досвід роботи, або лише планується співпраця. Замовником послуг здійснюється дослідження та оцінка ефективності власних наявних ресурсів, формуються актуальні та перспективні потреби підприємства, що можуть

виникнути в результаті виробничої та торговельної діяльності.

Основними критеріями оцінки доцільності співпраці зазвичай обираються вартість, тривалість, якість та надійність. Для оцінки власних показників діяльності визначаються: коефіцієнт збалансованості робочих місць і робітників, відповідність умовам праці, коефіцієнт порівняння рівня кваліфікації персоналу, коефіцієнт відповідності умовам праці, коефіцієнт якості організації праці, коефіцієнт досконалості технічного забезпечення, коефіцієнт готовності технічного забезпечення, коефіцієнт використання робочого часу, коефіцієнт готовності програмного забезпечення, рівень автоматизації процесу обслуговування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, рівень якості обслуговування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Вимоги до суб'єкту ринку транспортних послуг можуть змінюватися для окремого періоду діяльності, ґрунтуватися на оцінці різних чинників та виконуватися для різної кількості підприємств з якими планується співпраця.

[1]. Luzhanska N., Lebid I., Kravchenya I. Evaluation of the freight forwarding company's staffing efficiency. *Modern engineering and innovative technologies: Heutiges Ingenieurwesen und innovative Technologien*. 2020. № 13 (2). P. 94-98. DOI: 10.30890/2567-5273.2020-13-02-063

УДК 656.1

ПЕРЕХІД ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ НА СТАНДАРТ КОЛІЇ 1435 ММ – АРГУМЕНТИ ВІЙНИ

TRANSITION OF UKRAINIAN RAILWAYS TO 1435 MM RAILWAY STANDARD – ARGUMENTS OF WAR

докт. техн. наук В.К. Мироненко¹, докт. техн. наук В.М. Самсонкін¹, канд. техн. наук Т.М. Грушевська¹

¹Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)

D.Sc. (Tech.) V.K. Myronenko, D.Sc. (Tech.) V.M. Samsonkin, PhD (Tech.) T.M. Hrushevska

¹State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)

За останнє десятиліття, у міру посилення євроінтеграційних процесів в Україні, з одного боку, та агресивності її північно-східного сусіда, з іншого боку, фахівцями висловлювалися ідея та обговорювалися проблеми переходу залізниць України на стандарт колії 1435 мм. Ідея ця пройшла еволюцію від повного неприйняття, заперечення до сумнівів, скепсису та дискусій щодо доцільності/недоцільності. Нарешті, концепція однакової з