

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

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

більшістю європейських країн та світової мережі залізниць ширини колії знайшла відображення і у державних програмних документах [1].

Серед аргументів на користь такого переходу були необхідність практичної інтеграції в Транс'європейську транспортну мережу TEN-T, у тому числі в мережу для високошвидкісних поїздів (понад 250 км на годину). Передбачається певна етапність переходу, зокрема, з метою забезпечення інтероперабельної (експлуатаційної сумісності) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, у тому числі залізничною мережею колії завширшки 1435 міліметрів; створення умов для з'єднання обласних центрів мережею швидкісних (від 160 до 200 кілометрів на годину - до 2025 року) та високошвидкісних (від 250 до 400 кілометрів на годину - до 2030 року) залізниць, зокрема на основі державно-приватного партнерства; [1].

Ще в процесі обґрунтування необхідності переходу на стандарт колії 1435 мм автори висловлювали свою принципову позицію, що майбутня високошвидкісна магістраль повинна бути не чисто внутрішньою «пасажирською» залізницею, а повинна бути частиною трансконтинентальних транспортних зв'язків, зокрема, Нового Шовкового шляху [2], а також вона повинна використовуватися і для перевезень певних вантажів, що потребують швидкої доставки [3].

Серед аргументів в дискусіях авторами підкреслювалася і велика роль нової залізниці колії 1435 мм для забезпечення обороноздатності держави. Цей аргумент, на той час, не мав економічних підтверджень. На жаль, вони з'явилися тільки як наслідок повномасштабної війни, розпочатої росією проти України 24 лютого 2022 року. За оцінками Світового банку, російське вторгнення зменшить економіку України цього року на 45 відсотків! [4]. Ці втрати могли би бути меншими, і скільки людських життів могло би бути врятовано, якби:

- логістика військ агресора, який орієнтується в основному на залізничні перевезення, була би значно ускладнена іншою шириною колії;
- українські війська могли би знищувати великі скупчення військ та озброєнь агресора ще на нашому північно-східному кордоні, в місцях перевантаження на іншу колію, не пропускаючи їх вглиб країни;
- країни НАТО могли би швидко та в масових обсягах надавати нам будь-яку допомогу, без затримок на наших західних кордонах.

Тепер ці «якби» не викликають жодних заперечень. Але історія не знає умовного способу для цих аргументів, які на сьогодні, на жаль, запізналися. Проте ми маємо тепер гіркий досвід війни, вона змінила пріоритети. Тому при прийнятті державних рішень щодо відновлення інфраструктури країни після війни обов'язково має бути передбачена програма переходу залізниць України на стандарт колії 1435 мм.

Тим більше що це повністю співпадає с курсом на прискорену

євроінтеграцію України та завданнями, що стоять перед нею у транспортній галузі відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС, зокрема «покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують Сторони» [5, ч.2 ст. 368].

[1] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

[2] Viktor Myronenko, Valerii Samsonkin et al. Ukraine in system of transport links / International Journal of Engineering Research and Development (IJERD). – 2017. – Vol.13, Issue No.9. – Pp.1-6.

[3] Viktor Myronenko, Tetyana Hrushevskya. Problems of passenger and freight trains combined traffic on high-speed railway lines. Transport Economics and Logistics 2018 DOI: 10.26881/etil.2018.76.08 ISSN: 2657-6104

[4] Russian Invasion to Shrink Ukraine Economy by 45 Percent this Year. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/04/10/russian-invasion-to-shrink-ukraine-economy-by-45-percent-this-year>

[5] УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

УДК 657.4

**УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ
ТА ЗАПАСАМИ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ ПІДПРИЄМСТВ ЗА
ДОПОМОГОЮ СТАТИСТИЧНИХ МЕТОДІВ**

**MATERIAL FLOW MANAGEMENT AND INVENTORIES
IN LOGISTICS SYSTEMS OF ENTERPRISES USING STATISTICAL
METHODS**

*канд. екон. наук А. В. Непран
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

*PhD (Econ.) A. V. Nepran
Kharkiv National Automobile and Highway University*

З метою безперервного забезпечення виробничого процесу необхідно мати на підприємствах та складах певні, незнижучі товарні (збутові) запаси товарно-матеріальних цінностей. Управління запасами є однією із важливих функцій в логістиці промислових та транспортних підприємств. Оптимальну величину виробничих та товарних запасів