

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>І.В. Паламарчук, О.В. Громова, С.О. Старикова</i> Проблеми в ланцюжках постачання у зв'язку з війною в Україні	170
<i>Л.О. Позднякова, О.С. Гулай</i> Особливості залучення інвестицій в залізничний транспорт України в післявоєнний період	172
<i>Л.О. Позднякова, В.В.Котик</i> Транспортна логістична система України в умовах воєнного стану	174
<i>С.М. Продавчук, К.В. Кім, Д.О. Горбань, В.А. Настрадін</i> Підвищення ефективності взаємодії залізничного і автомобільного транспорту в сучасних умовах	177
<i>К.О. Tarasov, G.O. Primachenko</i> Organization of rail transportation in martial law conditions	178
<i>О.О. Шапатіна, М.К. Тіхня, Ю.А. Гнилицька</i> Удосконалення технології управління перевезеннями на підприємствах транспорту	180

Секція «Менеджмент і маркетинг на транспорті»

<i>Л.М. Ачкасова</i> Управління матеріальними потоками на підприємстві	182
<i>Т.О. Водолажська</i> Дослідження видів логістичних стратегій підприємства	184
<i>В.А. Волохов, І.В. Волохова, О.М. Лук'янова</i> Удосконалення збуту в системі менеджменту	186
<i>А.О. Дергоусова, О.В. Сиволовська, О.М. Мкртичян</i> Застосування інтернет-маркетингу як невід'ємна частина просування бренду	188
<i>Е.С. Yeshchenko, V.V. Klymenko</i> Problems of organization of cargo transportation by road in the conditions of the Russian-Ukrainian war	190
<i>М.Д. Жердєв, Ю.В. Мирошниченко</i> Емоціональне та фізичне виснаження менеджера та їх подолання	192

UDC 656.053

PROBLEMS OF ORGANIZATION OF CARGO TRANSPORTATION BY ROAD IN THE CONDITIONS OF THE RUSSIAN-UKRAINIAN WAR

E.S. Yeshchenko, PhD (Econ.) V.V. Klymenko
National Aviation University (Kyiv)

Russian-Ukrainian War (2022) has led to significant changes in the market of cargo road transportation. In conditions of closed airspace and blocked seaports all the burden is laid at road and rail transport.

The objective of the research is to determine the main problems that are emerging in the operation of the carriers during hostilities on the territory of Ukraine and development of recommendations that can increase efficiency of the company that provides road transportation services in such unfavourable situation.

The main problems that road transportation sector is facing are:

- deficit and increasing cost of fuel;
- damage to transport infrastructure, almost 8,000 km of roads has been destroyed [1];
- lack of communication between the driver and the control center, carrier and shipper/receiver due to the destruction of telecommunications infrastructure, lack of mobile communications;
- staff reduction among drivers, logistics operators, dispatchers, etc. caused an increase of their working time, which can lead to lower productivity of employees;
- drivers work under constant stress due to the threat of hostilities and missile strikes.

All these factors have strong negative impact on the efficiency of the company. Let us overview in more details two of them.

At the end of April, shortage of fuel emerged at gas stations in Ukraine. In order to address its deficit, the government raised the maximum prices for gasoline and diesel fuel by 40-43%. On May 12, the Ministry of Economy announced the average cost of gasoline in the amount of 33.36 UAH per liter and diesel fuel - 35.31 UAH per liter [2]. According to these prices the maximum price of sale of fuel at gas stations is calculated. The main reasons for fuel shortage are depicted in the Fig.1.

There are two main alternatives in such situation: biofuel and usage of electric trucks. Due to high prices for petroleum fuels, it becomes economically feasible to produce biofuels. After all, there are many more distilleries in Ukraine than oil refineries. With regard to electric trucks, such modernization of the fleet means not only independence from fuel availability but also environmental

friendliness that this mean of transport provides. We should not forget about global warming. It still remains one of the main world problems. Moreover, according to the calculations of the author, introduction of electric trucks leads to 58% of decrease in costs needed for fuel/energy if we are comparing it with diesel trucks.

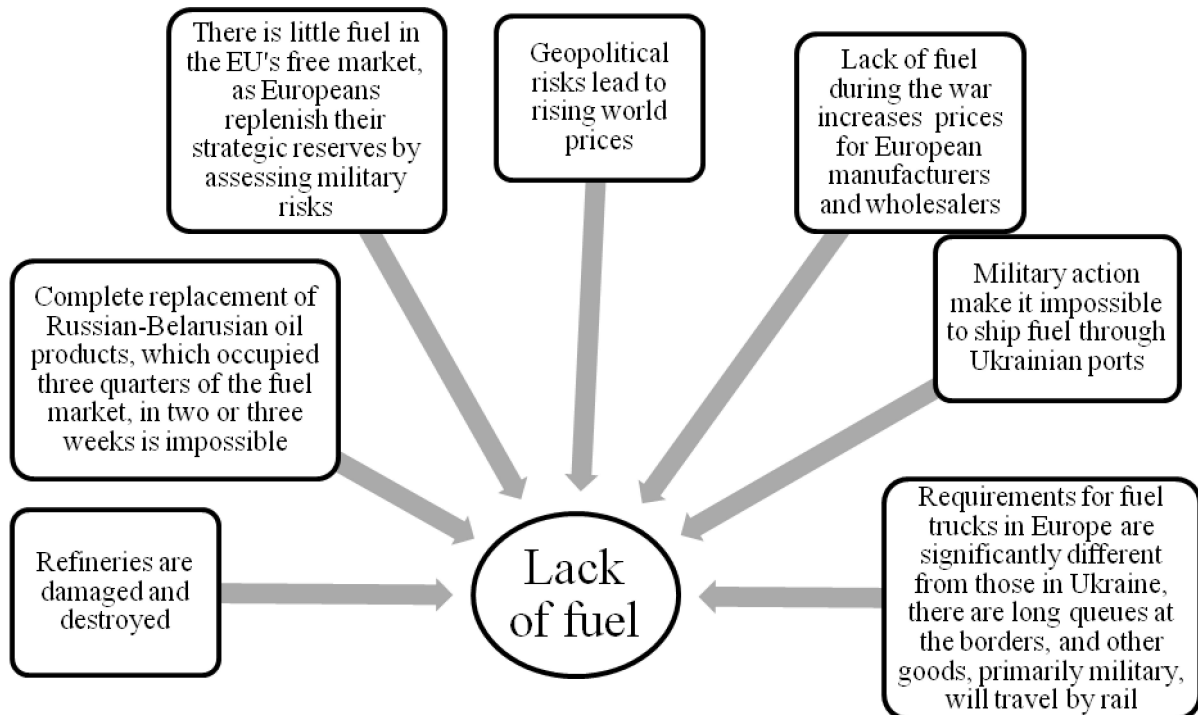


Fig.1 Reasons that lead to the fuel shortage in Ukraine

The second problem road carriers can deal with is the lack of communication between the driver or carrier and shipper. A lot of facilities has changed its working hours or work unstable because of the military actions. Such information technology as Time slot management system provides truck drivers with real-time information on current restrictions on warehouses and other facilities they are rolling to. It helps to avoid the situation when the driver arrives at the location but there is no one to load or unload the truck. The carrier can just book needed ramp for the time the driver arrives at the facility. That would significantly minimize the time spend for loading/unloading operations, correspondently, it would have a positive influence on the carrier's efficiency.

The Ukrainian market of road transport services goes through hard times because of the Russian invasion. Nevertheless, it is vitally important to overcome these difficulties and optimize the process of road transportation as much as possible in order to satisfy all the demand caused by lack of water and air transport potential.

[1] Losses of Ukraine's economy due to the war for the week increased by \$ 12.2 billion - the project "Russia will pay", <https://forbes.ua/news/vtrati-ekonomiki-ukraini-cherez-vyynu-za-tizhden-zrosli-na-122-mlrd-proekt-rosiya-zaplatit-11042022-5381>, last accessed 25.05.2022.

[2] Average cost of 1 liter of ulsd 10 ppm diesel fuel and 10 ppm gasoline (as of 12.05.2022) - Ministry of Economy of Ukraine, https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=d96c4b6f-65b6-46eb-8ea7-94344af633_fb&title=SeredniaVartist1-LitraDizelnogoPalivaUlsd10-PpmTaBenzinivAvtomobilnikh Gaso-line10-Ppm-stanom Na02-05-2022-Roku-, last accessed 25.05.2022.

УДК 331.44

ЕМОЦІОНАЛЬНЕ ТА ФІЗИЧНЕ ВИСНАЖЕННЯ МЕНЕДЖЕРА ТА ЇХ ПОДОЛАННЯ

EMOTIONAL AND PHYSICAL EXHAUSTION OF THE MANAGER AND OVERCOMING THEM

канд. економ. наук М.Д. Жердєв,

канд. економ. наук Ю.В. Мирошниченко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Ph.D. (Econ.) M.D. Zherdev, Ph.D. (Econ.) Yu.V. Myroshnychenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Як менеджеру завжди бути у ресурсному стані та жити збалансованим життям навіть при високих навантаженнях у роботі?

Робота менеджером (як і будь-яка інша) може бути для вас джерелом стресу і призвести до вигорання в професії.

Вважається, що робота з людьми - це стрес, наскільки довго можна «протриматися» у роботі менеджером без вигорання.

Синдром вигорання – це процес поступової втрати енергії [1].

Виявляється у стані виснаження, фізичної втоми, особистісної відстороненості та зниження задоволення виконанням роботи.

Вигорання – це завжди результат стресу на робочому місці.

Чинники стресу [2]:

Особисті (нелюбов до себе, страхи). Життя як «іспит».

Робота (багато завдань, не пов'язаних між собою, термінових, немає самореалізації, не цінують, негатив, нерозуміння з боку колег/начальства/клієнтів, різкі зміни, зміни пріоритетів, брак компетенцій чи ресурсів).

Соціальні (нестача грошей, борги, іпотека).

Інформаційні (перевантаження, надлишок, негатив).

Відносини (конфлікти, вимоги, образи, побутові).

Фізіологічні (голод, холод, спека, протяг, шум, хвороба, алергени).

Специфічні джерела стресу у роботі менеджера:

- великий об'єм інформації;

- робота з людськими емоціями, переживаннями, «важкими»