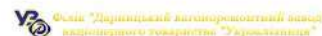


Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

СІМНАДЦЯТОЇ НАУКОВО - ПРАКТИЧНОЇ МІЖНАРОДНОЮ КОНФЕРЕНЦІЇ
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(3– 4 червня 2021 р., 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

*сімнадцятої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(3 - 4 червня 2021р. 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., доц., 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).

Шановал 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).

Засць Г.П. асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Острроверх Г.Є. асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Зміст

Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

<i>С.В. Панченко</i> Розвиток цифрових транспортних коридорів як основа забезпечення сталого зростання економіки України	11
<i>В. Л. Дикань</i> Індустріальні центри як базис економічного зростання України в умовах транснаціоналізації	13
<i>О.М. Вовк, А.М. Ковальчук</i> Чинники розвитку індустріальних центрів на рівні функціонування підприємств	16

Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

<i>І.В. Берестов, А.В. Колісник</i> Організація транспортування контейнерів залізницею в системі інтермодальних перевезень за принципами логістики	18
<i>Г.Л. Ватуля, В.М. Астахов, О.С. Саяпін</i> Спільне моделювання як метод залучення стейкхолдерів до процесу розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури	20
<i>І.В. Волохова, В.А. Волохов</i> Партнерсько-конкурентні засади мультимодальних перевезень	22
<i>Т.М. Гайворонська, Т.М. Глушенко</i> Об'єкти залізничного транспорту як загроза екологічній безпеці	24
<i>Г.П. Засць, А.А. Токаренко</i> Основні напрямки та перспективи розвитку вагонобудування в умовах кризи транспортної інфраструктури	27
<i>А.О. Каграманян</i> Екологічні переваги розвитку високошвидкісних залізничних перевезень в Україні	30
<i>О.М. Кібік, Ю.В. Хаймінова, К.В. Белоус</i> Логістична інфраструктура в системі управління розвитком транскордонного співробітництва	32

перевезень. Однією з переваг використання електричної енергії є те, що, на відміну від інших видів транспорту, високошвидкісні підприємства можуть легко використовувати основні види відновлюваної енергії (наприклад, поновлювані електростанції на місці) або купувати «зелені» сертифікати.

Таким чином, високошвидкісний залізничний транспорт має значні переваги перед іншими видами швидкісного транспорту з точки зору різних аспектів сталого розвитку. Однак для успішної реалізації даних переваг необхідно на всіх етапах життєвого циклу високошвидкісного залізничного транспорту впроваджувати обґрунтовані заходи з управління його екологічною безпекою, яка є основою екологічної ефективності сталого розвитку.

[1] Коли в Україні запровадять високошвидкісне залізничне сполучення.. suspilne: веб-сайт. URL : <https://suspilne.media/107292-v-ukraini-anonsuvali-start-proektu-visokosvidkisnih-zaliznicnih-perevezen>

[2] Дикань В. Л., Корінь М. В. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів. Збірник наукових праць УкрДУЗТ, 2015. Вип. 154. С. 98-103.

[3] Белый О. Экологические аспекты устойчивого развития высокоскоростного железнодорожного транспорта / О. Белый, Л. Д. Барина, Л. Э. Забалканская. Санкт-Петербург : Санкт-Петербургская издательско-книготорговая фирма "Наука", 2018. 159 с.

УДК 339.188.4

ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE MANAGEMENT OF CROSS-BORDER COOPERATION DEVELOPMENT

*докт. екон. наук О.М. Кібік¹, канд. екон. наук Ю.В. Хаймінова¹,
канд. екон. наук К.В. Белоус²*

¹Національний університет «Одеська юридична академія»

²Одеський національний морський університет

*Doctor of Economics O. Kibik¹, PhD (Economics) I. Khaiminova¹,
PhD (Economics) K. Belous²*

¹National University «Odessa Law Academy»

²Odessa National Maritime University

Сучасні економічні агенти різних рівнів розширюють межі співробітництва задля підвищення рівня конкурентоспроможності, зокрема у межах транскордонного співробітництва. Такий напрямок співробітництва є ефективною формою інтеграції. Врахування потреб

населення прикордонних територій, залучення малого та середнього бізнесу у сферу міжнародного поділу праці є наслідком розвитку транскордонного співробітництва. Однак для використання переваг такої співпраці необхідно створити передумови, зокрема інфраструктурні. Серед яких важливою є логістична інфраструктура.

За інформацією рейтингу Світового банку Logistics Performance Index (LPI) 2018, найвищий бал логістичної ефективності має Німеччина - 4,2, що відображає логістичні позиції за кількома напрямками [1]. Україна, маючи 2,83 бали, займає 66 місце з 160 країн за рівнем логістичної ефективності. За рівнем митних процедур українська логістика оцінена у 2,49 бали, рівнем розвитку інфраструктури - 2,22 бали, якістю міжнародних перевезень вантажів - 2,83 бали, показником логістичної компетентності - 2,84 бали, якістю відстеження вантажів - 3,11 бали, показником своєчасності доставки - 3,42 бали. Як видно, рівень розвитку логістичної інфраструктури є найнижчим серед всіх показників та таким, що значно відстає від показників провідних країн (Німеччина має показник 4,37).

Логістична інфраструктура є складною системою, яка має поєднувати бізнес-структури, що надають транспортні, експедиторські послуги, послуги із здійснення купівлі-продажу, зберігання тощо. Метою сучасних логістичних систем є ефективне управління матеріальними і супутніми їм потоками на базі плідної співпраці зі стейкхолдерами та впровадження сучасних технологічних рішень.

Технологічний розвиток має відбуватися відповідно до умов функціонування різних елементів зовнішнього середовища у всіх основних елементах логістичної системи, зокрема у сферах закупівель, складського господарства, управління запасами, транспортування, інформаційного забезпечення. Значна частина логістичних процесів відбувається у міжнародній площині, зокрема у межах транскордонного співробітництва. Відповідно розвиваються та розширюються сфери відносин споживачів та виробників логістичних послуг, що можуть бути резидентами різних країн, у межах інформаційних систем. Цифровізація різних сфер життя сучасного суспільства відображається на функціонуванні логістичної інфраструктури. У логістичній діяльності активно використовуються смарт-технології, що засновані на системному використанні можливостей інтернет технологій, зокрема Інтернету речей, штучного інтелекту, інших високотехнологічних рішень.

Задля розвитку транскордонного співробітництва важливим є формування транспортно-логістичних центрів, метою функціонування яких має бути надання комплексу основних та додаткових послуг, пов'язаних з митним оформленням товарів, обслуговуванням транспортних засобів, мереж зв'язку тощо. Активний розвиток мережі єдиних міжнародних господарських логістичних комплексів має за мету

оптимізацію логістичної інфраструктури на міждержавному рівні. Деякі іноземні виробники створюють інфраструктурні логістичні об'єкти, що дозволяють постачати товари суб'єктам транскордонного співробітництва та економічним агентам інших країн. Відповідно відзначається тенденція до інтеграції у формі створення міжнародних логістичних платформ [2]. Національні логістичні оператори повинні врахувати зазначені тенденції, що дозволить не залишитися на узбіччі міжнародного економічного співробітництва.

Сучасна логістика розвивається в умовах глобалізації, інтернаціоналізації та інтеграції. Одночасно рівень розвитку логістичних систем є передумовою прискорення зазначених вище процесів. Таким чином, розвинена логістична інфраструктура є передумовою інвестиційно-інноваційного розвитку економічної системи регіону, держави у межах транскордонного та міжнародного співробітництва.

[1] International lpi. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

[2] Arvis J.-F., Saslavsky D., Ojala L., Shepherd B., Busch Ch., Raj A. & Naula T. (2016) Connecting to Compete 2016. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington: Communications Development Incorporated. 62 p.

УДК 330.322:656.2

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

PROBLEMS AND PROSPECTS OF INVESTMENT SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT

Докт. екон. наук О. Г. Кірдіна

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D.Sc. (Econ.) O. H. Kirdina

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Макроекономічні кризові явища, викликані пандемією і порушенням усталених виробничих, торговельних та логістичних зв'язків між країнами, значно дестабілізують діяльність вітчизняного залізничного транспорту і зумовлюють поглиблення назрілих проблем у галузі. Застарілий рухомий склад, критично зношена інфраструктура, низька пропускна спроможність залізничної мережі та загалом неефективна організація операційних процесів на залізничному транспорті призвели до скорочення вантажо- та пасажиропотоків і зниження дохідності