

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

<i>С.М. Продащук, К.В. Кім, С.П. Кануннікова</i> Удосконалення технології перевезення наливних вантажів	89
<i>О.М. Стасюк</i> Маршрутизація як фактор збільшення обсягів вантажних залізничних перевезень	91
<i>Т.А. Стовба, О. Д. Сердюк</i> Вибір оптимальної логістичної стратегії танкерних вантажоперевезень в умовах пандемії	93
<i>О.М. Харламова</i> Оцінка переваг кругової економіки із використанням зворотної логістики	95
<i>Г. В. Шаповал, М.Ю. Поплавський</i> Удосконалення технології взаємодії станції примикання та під'їзної колії	97

### **Секція «Менеджмент і маркетинг на транспорті»**

---

<i>К.В. Белоус, О.К. Афанасьєва</i> Ефективність використання методів мотивації в умовах кризи	100
<i>О.Л. Васильєв, О.В. Семенцова</i> Якість послуг залізничного транспорту та її оцінка	102
<i>О.В. Громова</i> Теоретичні аспекти побудови комунікаційної системи сучасної організації	105
<i>О.І. Зоріна, Т.В. Нескуба, О.В. Сиволовська</i> Особливості застосування реверсивної логістики на підприємствах залізничного транспорту	107
<i>О.В. Копитко</i> Підвищення ролі маркетингових комунікацій на ринку залізничних перевезень	109
<i>О.М. Криворучко</i> Якість процесно-орієнтованої системи управління підприємством	111

УДК 338.1:656.2

**МАРШРУТИЗАЦІЯ ЯК ФАКТОР ЗБІЛЬШЕННЯ ОБСЯГІВ  
ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**ROUTING AS A FACTOR OF INCREASING THE VOLUME OF  
FREIGHT RAIL TRANSPORTATION**

*канд. екон. наук О.М. Стасюк*

*ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» (м. Київ)*

*PhD (Econ.) O.M. Stasiuk*

*Institute for Economics and Forecasting National Academy of Sciences of Ukraine (Kyiv)*

Протягом 2020 р. АТ «Укрзалізниці» (УЗ) не вдалося подолати негативну тенденцію щодо зниження обсягів вантажних перевезень, що виступають основою формування її доходів та, яка прослідковується, починаючи з 2012 р. (457 млн т у 2012 р.; 343 млн т у 2016 р.; 339 млн т у 2017 р.; 322 млн т у 2018 р.; 313 млн т у 2019 р.; 306 млн т у 2020 р.). Підвищення результативності діяльності УЗ можливе за рахунок зниження експлуатаційних витрат. Саме тому найбільш перспективним вбачається використання однієї з найважливіших складових системи організації вагонопотоків – маршрутизації перевезення вантажів. Це визнана форма удосконалення перевізного процесу, що відповідає сучасним тенденціям в логістиці, так як підвищує ефективність роботи залізничного транспорту за рахунок зменшення експлуатаційних витрат. Результати досягаються завдяки 1) забезпеченню прискорення обороту вагонів в усіх видах вантажів, що надзвичайно актуально для українських залізниць в умовах дефіциту тягового рухомого складу; 2) узгодженню та скороченню термінів доставки вантажів; 3) збільшенню швидкості доставки вантажів; 4) зменшенню часу обробки рухомого складу на технічних станціях, що впливає на зменшення плати за використання вагонів від 1 до 3 разів та може здешевити перевезення від 35 до 50%, враховуючи питому вагу вагонної складової у вартості перевезення; 5) отриманню ефекту збільшення обсягів перевезень до 20%, або близько 60 млн т залізничним транспортом [1] в залежності від частки маршрутних перевезень в загальній структурі вантажних перевезень.

Зазначимо, що завдяки маршрутизації, у 2019 р. УЗ вдалося збільшити обсяги перевезення вантажів, а також підвищити оборот вагона вдвічі, порівняно з нормативним показником. Проте, відповідно до рекомендацій Антимонопольного комітету, маршрутні перевезення УЗ було призупинено у вересні 2020 р. шляхом припинення дії відповідного договору та знову відновлено з другої половини листопада 2020 року, відповідно до оприлюдненого Порядку №3 [2]. Причиною припинення

було визначено нерівні умови надання послуг з перевезення вантажів.

Однією з головних переваг маршрутизації вважається швидкість доставки вантажів. Проте, на практиці, і при маршрутних перевезеннях, відбувається зниження нормативних термінів доставки вантажів через системне порушення нормативів, які прописані в Правилах обчислення термінів доставки вантажів – 200 км на добу для вагонних відправлень і 320 км на добу для маршрутних відправлень. Це впливає на вартість перевезення через зниження оборотності вагонів, а відповідно збільшує плату за перевезення для вантажовідправників. Загалом, виконання плану перевезень маршрутами з боку вантажовідправника і залізниці стимулюється нині шляхом встановлення штрафних санкцій за його порушення. Так, за несвоєчасне прибуття вантажу, відповідно до Статуту, залізниця виплачує одержувачу штраф у розмірі від 10 до 30% провізної плати [3].

Маршрутизація вантажних залізничних перевезень є широко використовуваним методом організації перевезень не лише в Україні, а й за кордоном. Все більше країн долучається до розширення частки маршрутних відправлень в загальній структурі залізничних відправлень. Маршрутна відправка завжди буде виходити дешевше, ніж вагонна, що, крім менших експлуатаційних витрат, пов'язано із застосуванням нормативного терміну доставки. Для прикладу, в США різниця між маршрутною та вагонною відправкою складає близько 40% вартості.

Отже, маршрутизація є одним з важелів УЗ для втримання та збільшення обсягів вантажних перевезень при загостренні дефіциту тяги та ефективним способом перевезення вантажів, який надає «великим» вантажовласникам оптимальні умови перевезення, із урахуванням надання послуг зі зберігання вантажів, а УЗ дозволяє збільшити обсяги вантажних перевезень та забезпечити високий рівень конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень. Саме тому УЗ необхідно і надалі використовувати маршрутизацію для перевезення вантажів, що дасть можливість задовольнити потреби національної економіки в перевезенні більших обсягів вантажів, забезпечить оптимальні умови перевезення вантажовласникам, сприятиме покращенню показників ефективності використання рухомого складу, оптимізації операційних процесів та забезпечить економію експлуатаційних витрат.

[1] Дві можливості для зростання обсягів перевезень, які ми спільно можемо реалізувати. URL: <https://www.railinsider.com.ua/andrij-ryazanczev-dvi-mozhlyvosti-dlya-zrostannya-obsyagiv-perevezen-yaki-my-spilno-mozhemo-realizuvaty/>.

[2] Порядок №3 надання послуги з організації перевезень вантажів залізничним транспортом з погодженим скороченим терміном доставки маршрутними та контейнерними поїздами. URL: [http://uz-cargo.com/docs/poryadok\\_3\\_20.11.2020.pdf](http://uz-cargo.com/docs/poryadok_3_20.11.2020.pdf).

[3] Миронович А., Ейтутіс Г., Крищенко С. Маршрутизація перевезень як фактор підвищення інвестиційної привабливості АТ «Укрзалізниця» // Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління», 2020. Вип. 48. – С. 31–37.