

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 656.611.2

**ВИБІР ОПТИМАЛЬНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ ТАНКЕРНИХ
ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ**

**SELECTION OF THE OPTIMAL LOGISTIC STRATEGY FOR
TANKER CARGO TRANSPORTATION DUE TO COVID-19 PANDEMIC**

*канд. екон. наук Т.А.Стовба, О. Д.Сердюк
Херсонська державна морська академія (м. Херсон)*

*Ph D (Econ) T.A. Stovba, O.D. Serdyuk
Kherson State Maritime Academy (Kherson)*

Збільшення попиту на нафту на міжнародних ринках відкриває перспективи для розширення морського сектора. Але непередбачуваність зовнішнього середовища змушує компанії впроваджувати нові стратегії, щоб уникнути ризиків і залишатися конкурентоспроможними [1]. Зростання міжнародної морської торгівлі зупинилось у 2019 р. і досягло найнижчого рівня з часів фінансової кризи 2008 – 2009 рр. [2] Напруженість у торговельній політиці, наявність несприятливих економічних умов і соціальних хвилювань в деяких країнах, накладання санкцій, перебоїв з боку пропозиції, а також екологічні катастрофи (зокрема обвалення греблі Вале в Бразилії і циклон Вероніка в Австралії), початок пандемії COVID-19 у 2020 році викликали рецесію світової економіки, подорожей, виробничої діяльності, рівня вантажообігу тощо.

Поточну діяльність з комерційної та технічної експлуатації флоту судноплавна компанія здійснює шляхом оперативного управління морськими перевезеннями вантажів і роботою суден [3]. Основою планування роботи судна є рейсовий план-завдання, який містить [4]: 1) порти навантаження, вивантаження; 2) вид та кількість вантажу; 3) норми навантаження і вивантаження в портах; 4) доходи та інші експлуатаційні та комерційні дані, що стосуються певного рейсу.

Регламентований порядок планування рейсу складається з наступних пунктів: 1) на підставі даних про дислокацію судна встановлюється дата його подання під навантаження; 2) зазначаються порти завантаження і вивантаження; 3) визначається відстань між портами; 4) розраховується час плавання – сезон (сезонний район); 5) по карті зон і сезонів встановлюється по яку вантажну марку слід вантажити судно; 6) планується завантаження судна; 7) розраховується тривалість рейсу; 8) на підставі тимчасового регламенту визначаються запаси палива, води, мастила; 9) розраховуються фінансові показники рейсу; 10) складається графік руху судна; 11) підготовка технічного стану судна (вантажні пристрої та приміщення, кріплення, сепарація, постачання тощо).

Світовий попит на нафту скоротився через пандемію, що призвело до заморожування переважної частини світової економіки, обмеження на поїздки і транспорт, а також скорочення промислової діяльності та нафтопереробки. Таким чином, основною проблемою, з якою зіткнеться судноплавна галузь у танкерних вантажоперевезеннях є колосальні обсяги нафти на суднах, що надійдуть на комерційне зберігання, так званий «відстій». Тому пропонуємо наступні пріоритетні дії: 1) сприяння відновленню економіки. Необхідно підтримати економіку на шляху до одужання, особливо країн, що розвиваються, які більше фінансово обмежені, з метою допомогти їм відреагувати на численні потрясіння, викликані кризою; 2) дозвіл торгівлі підтримувати ефективне зростання і розвиток. Торгова напруженість, протекціонізм та експортні обмеження, особливо на товари першої необхідності, під час кризи тягнуть за собою економічні та соціальні витрати. Їх слід обмежувати в тій мірі, в якій це можливо; 3) спрямувати зусилля на зміну глобалізації для забезпечення стійкості. Важливо ретельно оцінити всі варіанти змін у ланцюгу поставок, що забезпечують більш високу економічність, соціальні та екологічні результати відповідно до цілей сталого розвитку суспільства; 4) зміцнення міжнародного співробітництва. Усунення впливів пандемії в глобальних ланцюгах вимагає посиленого і скоординованого глобального співробітництва; 5) сприяння судноплавству і портам щодо підготовки і адаптації до ланцюжків поставок у майбутньому. Морський транспорт необхідно адаптувати і переконатися, що він готовий підтримувати зміни в ланцюжках поставок, які сприяють більшій стійкості і надійності; 6) інвестування в оцінку ризиків і готовності до їх попередження; 7) Забезпечення широкомасштабного освоєння технологій, тобто просування і прискорення цифрової трансформації стійкості ланцюжків поставок і підтримці транспортної мережі. Зусилля щодо «цифровізації» мають сприяти підвищенню ефективності експлуатації транспорту, наприклад, розумні порти, але також повинні допомогти країнам використовувати можливості електронної комерції з отриманням вигоди від спрощення перевезень, які стимулюють торгівлю. Отже, морський транспорт має використовувати кризу для інноваційного відновлення, інвестуючи у нові технології і ухвалення рішень, що відповідають потребам ланцюга поставок майбутнього.

[1] Lun Y. H. Venus (ed.). Shipping and Transport Logistics: Oil Transport Management. – Springer, London. 2013, 103 p.

[2] Review of Maritime Transport. – UNCTAD. RMT. 2020.

[3] Прокофьев В. А. Вепринская Т. А. Управление работой морского флота: Учебник для вузов: – М.: ИКЦ «Академкнига», 2007. – 168 с.

[4] Управление флотом судовой компании [Электронный ресурс]. – URL: <https://sea-man.org/struktura-sudohodnoj-kompanii.html> (дата звернення: 15.05.2021)

[5] Егорова Е. А., Жигалова В. Н. К вопросу о транспортной логистике водных путей и судоходства / Е. А. Егорова, В. Н. Жигалова // Международный научно-исследовательский журнал «Аллея науки». – 2019. – №2(29). – 1 т. – С. 270 – 273.