

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>A.A. Mikhalchenka</i> Development of business processes of passenger transportation under restrictions on their performance | 113 |
| <i>В. О. Овчиннікова, Г. В. Обруч, В. І. Торопова</i> Забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах реалізації цифрових трансформацій у галузі | 115 |
| <i>Т.Г. Сухорукова, В.О. Маслоva</i> Перспективи поповнення капіталу вітчизняних підприємств | 117 |
| <i>І.В. Федотова</i> Управління автотранспортним підприємством базуючись на концепції «бірюзової» організації | 119 |
| <i>О.А. Khodoskina, A.V.Galeznik I</i> Implementation of digital technologies in the sphere of container transportation as a management element | 121 |
| <i>О.А. Khodoskina, A.S. Shchetko</i> Marketing of transportation services: directions for digitalization of container transportation | 124 |
| <i>Т.Ю. Чаркіна</i> Цифровізація як напрямок антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту | 127 |
| <i>Н.Г. Челядінова, В.І.Куделя</i> Проблеми управління логістичними ризиками в Україні в сучасних умовах | 129 |
| <i>А.В. Чернявський, О.І. Зоріна</i> Інтернет – маркетинг, як технологія розвитку транспортної компанії в умовах глобалізаційних змін під впливом пандемії Covid – 19 | 131 |
| <i>В.Г.Шинкаренко</i> Удосконалення стратегічного аналізу діяльності підприємств | 134 |

Секція «Інформаційні технології, штучний інтелект»

| | |
|---|-----|
| <i>О.О. Євсєєва, А.С. Євсєєв, Д.А.Ковальова</i> Фахові аспекти формування облікової політики підприємства в контексті розбудови його ефективної системи економічної кібербезпеки | 136 |
|---|-----|

наявність деякою інформацією про фактичний стан об'єкта управління.

Узагальнююча оцінка якості процесно-орієнтованої системи управління дається з урахуванням присвоєння отриманим рівнями відповідних бальних значень: «низький рівень якості» – 1 бал; «середній рівень якості» – 3 бали; «високий рівень якості» – 9 балів, а також трудомісткості реалізуються функцій управління в кожній з підсистем. В цілому показник якості процесно-орієнтованої системи управління підприємством знаходиться в діапазоні (0, 1]. Розроблений методичний підхід до оцінки якості процесно-орієнтованої системи управління підприємством, що дозволяє врахувати її структуру, а також якість реалізації процесів управлінської діяльності.

[1] Івченко О.В. Управління якістю інструментальної підготовки виробництва багатоменклатурного машинобудівного підприємства [Текст]: Автореферат... к. техн. наук, спец.: 05.01.02 - стандартизація, сертифікація та метрологічне забезпечення. К.: Київський нац. ун-т технологій та дизайну, 2009. 20 с.

[2] Мироненко Ю.Д., Терехов А.К. Подсистемы стратегического и оперативного управления. URL:http://www.cfin.ru/itm/bpr/subsys_auto.shtml

UDK 656.2 : 339.132

DEVELOPMENT OF BUSINESS PROCESSES OF PASSENGER TRANSPORTATION UNDER RESTRICTIONS ON THEIR PERFORMANCE

*PhD (Tech.) A.A. Mikhalchenka
Belarusian State University of Transport (Gomel)*

Multivariate studies of passenger transportation business processes in recent years have shown the need to develop new areas of passenger logistics and marketing. Particular attention should be paid to the performance of passenger traffic in 2020. During this period, the borders of states with an unfavorable epidemiological situation were closed. Belarus is no exception. A dilemma was formed: to close the passenger service or find new options for its implementation.

With the closed borders in neighboring countries, the railway transportation of passengers in international traffic has been reduced by 5 times. They are not suspended. New logistics were used, based on the results of marketing and monitoring of passenger traffic in international traffic. Based on the monitoring results, it can be noted that the volume of passenger traffic in the international traffic of Belarus decreased by 19 % in the western direction and by 17 % in the eastern direction. With the reduction of rail traffic in international traffic, air traffic has grown significantly. The transit of passengers traveling through Belarus has grown especially.

In order to maintain international passenger transportation at a level sufficient for the profitability of the business, the logistics of passenger transportation has been changed. At Brest Centralny station, the flow of passengers was divided into a multimodal type of transportation. A passenger arrived at the Brest Central station from the West or from the East, got off the rolling stock of various gauges, went through customs and border control and was accommodated in the cars of a neighboring country. This process took a minimum of passenger time compared to rearranging the wheelsets of the cars. Changing the wheel pairs of cars takes 2 hours. Border and customs procedures – 25–30 minutes. Thus, passengers traveling to Prague, Warsaw, Berlin, Budapest could plan their trips. On the direction from Brest, high-speed trains are operated on both sides. The benefits are now visible. In the presence of a pandemic and the closure of many states, the passenger can choose the safest travel route. Financially, the multimodal form of international rail services has had a positive impact on international tourism. This played a positive role. Belarus did not introduce a lockdown. Some of the neighbors brought it in. The need for international movement of citizens persists. The transport business has changed logistics and has practically no big losses. In 2021, the transport business expanded the boundaries of the use of a multimodal form of international passenger transportation. Today a passenger is making a trip from Moscow to Minsk by high-speed train. From Minsk he travels to Turkey or Egypt by airplanes of various companies. The total traffic volume increased by 18 % in April-May.

It should be recognized that there are inconveniences when using multimodal passenger transportation. It's better than nothing. In general, a safe ride will take place under severe restrictions.

Domestic passenger transportation required the introduction of certain restrictions. Most of the night travel of passengers in Belarus has been reduced. To maintain a high level of transport services for the population, the Stadler high-speed train route network has been expanded. Introduced into the schedule of business class trains in regional and interregional traffic. Their movement is performed regularly throughout the day. Such a route network made it possible to preserve the railway communication within the country without introducing a rigid lockdown for passenger transportation. In other countries, the reduction in rail traffic during the lockdown has led to an increase in tariffs for transportation using alternative modes of transport. While maintaining the railway communication within the country, they were able to solve this problem. At the same time, in a number of directions of passenger transportation within the country, multimodal transportation was also introduced using rail and road transport. The contact time between modes of transport for the transfer of passengers was 20 minutes. At the same time, contact between passengers from railway transport and local passengers is excluded.

The overall decrease in passenger traffic within the country in the context of the pandemic was 2 %. Financial losses in this case were offset by a 4 % increase in tariff. This did not affect the population's ability to pay in transport services.

During this period, the support of the state was of great importance. It was aimed at developing railway infrastructure for new passenger transport logistics. A transport and logistics hub was created to service international traffic at the Brest station. It made it possible to ensure the accelerated implementation of border and customs services for passengers during international transportation. For the purpose of medical safety, a sanitary and epidemiological unit has been created at the station. The technology adopted in it for assessing the health of passengers when crossing the state border in both directions excluded the spread of the virus. If necessary, conditions have been created for a short-term quarantine of passengers. The accepted logistics of performing passenger transportation made it possible to exclude a lockdown in this area of the transport business. The second positive direction of this technology is the efficient operation of the border crossing in the special conditions of its work. This made it possible to avoid large losses in the volume of passenger traffic and the need to use additional labor resources.

УДК 330.3:656.2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦИФРОВИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ У ГАЛУЗІ

ENSURING THE BALANCED DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF DIGITAL TRANSFORMATIONS IN THE INDUSTRY

*докт екон. наук В. О. Овчиннікова,
канд. екон. наук Г. В. Обруч, В. І. Торопова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D. Sc. (Econ.) V. O. Ovchynnikova,
PhD (Econ.) H. V. Obruch, V. I. Toropova
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Реформаційні зміни, започатковані у залізничній галузі затвердженням у 2006 р. Концепції державної програми реформування залізничного транспорту, сьогодні так і не вдалося повноцінно реалізувати. Практичне

МАТЕРІАЛИ
СІМНАДЦЯТОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»

(3-4 ЧЕРВНЯ 2021 РОКУ)

Відповідальний за випуск А.В. Толстова

Підписано до друку 10 червня 2021р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. **9,60**. Обл.– вид. арк.. **9,87**.
Замовлення № Тираж 100. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.