

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

ПІСНАДЦЯТОЇ НАУКОВО - ПРАКТИЧНОЇ МІЖНАРОДНОЮ КОНФЕРЕНЦІЇ

*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(4– 5 червня 2020 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

*шістнадцятої науково-практичної
міжнародної конференції*

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

(4 - 5 червня 2020р. 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).

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

Секції «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації» та «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

<i>С.В.Панченко</i> Розбудова високошвидкісних залізниць України в умовах цифровізації економіки	11
<i>В.Л. Дикань</i> Розвиток інфраструктури українських залізниць як фундамент для відновлення економічної стабільності в країні	13
<i>Л.Л. Калініченко</i> Індустріальні парки як імпульс розвитку національного промислового виробництва	16
<i>I. L. Nazarenko</i> Implementation of value based management in joint-stock company JSC Ukrzaliznytsia	18
<i>I.Solomnikov</i> Technical-technological development of railway transport enterprises	20
<i>Л.С. Абрамова, Г.Г. Птиця</i> Формалізація задачі адаптивного управління дорожнім рухом	21
<i>К.М. Біла, А.Ю. Костюченко, О.П. Процик, Ю.О.Сілантьєва</i> Обґрунтування місцерозташування терміналів при кластеризації регіонів України	24
<i>В.С. Блиндюк</i> Виклики цифрової економіки для системи управління кадровими ресурсами на транспорті	27
<i>Р.В. Блиндюк</i> Стратегічне управління сталим розвитком залізничного транспорту	29

Г.В. Шаповал, А.О.Олексюк, В.В. Співак
Розробка пропозицій по організації робіт з реконструкції інфраструктури колійного господарства при впровадженні швидкісного руху 51

Б.С. Шнурко, О.М. Костєнніков
Принцип побудови системи контейнерних перевезень залізницями України в умовах зростання обсягів вантажопотоку між країнами Європи та Азії 53

Секція «Логістичні технології на підприємствах транспорту і промисловості»

V.V. Sysoiev
Inter-organizational coordination in supply chain management 56

O.O. Shulika, O.O. Severyn, N.V. Potaman
Improving the efficiency of regional delivery of temperature controlled products 58

O.M. Kharlamova
Transport logistics outsourcing as a tool to increase the efficiency of logistics systems 60

В.О. Вдовиченко, І.Є. Іванов
Формування управлінського контуру підвищення якості транспортно-обслуговування пасажирів на міських автобусних маршрутах 62

О.Л. Васильєв, В.А. Волохов, І.В. Волохова, О.М. Лук'янова, Г.А. Жовтяк
Транспортно-логістичні системи в умовах глобалізації 64

М.Ю. Григорак, О.В. Овдієнко
Система малої транспортної авіації: європейський шлях розвитку 66

О.Г. Кірдіна
Управління логістичними потоками в умовах міжнародних транспортних коридорів 68

УДК 656.7.025

**СИСТЕМА МАЛОЇ ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ:
ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ**

**SMALL AIR TRANSPORTATION SYSTEM: EUROPEAN WAY OF
DEVELOPMENT**

докт. екон. наук М.Ю. Григорак, О.В. Овдієнко
Національний Авіаційний Університет (м. Київ)

D.Sc. (Econ.) M. Grygorak, O. Ovdiienko
National Aviation University (Kyiv)

Україна на рівні із країнами Європейського Співтовариства протягом останнього десятиріччя зустрілася з величезною кількістю викликів, серед яких глобалізаційні процеси, необхідність реформування фінансової системи, зміна клімату та посилення дефіциту ресурсів. Авіаційна галузь зазнає відповідних змін та реформувань задля підтримання власної конкурентоспроможності, ефективності та стійкості, які відображені в європейській програмі розвитку авіації Flightpath 2050.

Європейська транспортна система націлена на відповідність екологічним вимогам, економічну ефективність, безпечність та задоволення потреб споживачів. Саме тому була розроблена система малої транспортної авіації (*англійською* - small air transportation system, SATS), яка передбачає використання літаків з фіксованим крилом, розраховані на 4-19 місць, та здатні злітати і приземлятися в невеликих регіональних або навіть віддалених комунальних аеропортах [1]. Безумовними перевагами використання системи малої транспортної авіації є економія споживання палива, швидкість виконання циклу перевезення, можливість запровадження на маршрутах, які з причин економічної недоцільності чи географічної віддаленості не можуть бути виконані залізницею чи автомобільним транспортом, а також великими літаками.

Окрім того, розробка та впровадження SATS переслідує не лише економічні та екологічні цілі, але і соціальні, адже передбачає побудову маршрутів між такими географічними точками, які б за інших умов лишалися би ізольованими, або ж перевезення були довготривалими та надто залежними від інфраструктурної мережі [2]. Тобто SATS спрямований на той сегмент транспортного ринку, який не обслуговується регулярним повітряним сполученням або швидкісними потягами. Це можливість успішно увійти в нішу, яка поза обслуговуванням наземного транспорту та регулярних сполучень звичайної авіації.

Завдання, таким чином, полягає у створенні нового режиму перевезення авіаційним транспортом шляхом широкого використання малих літальних апаратів та регіональних аеропортів, що дозволяє розширити доступ до більшої кількості громад за більш короткий час.

Подібні напрямки реформування авіаційної галузі цілком можуть бути впроваджені і у нашій країні, оскільки це відповідатиме сучасному екологічному законодавству (Паризька угода 2015 в рамках конвенції ООН про зміни клімату, Кіотський протокол тощо) та цілеспрямованому ефективному використанню існуючої інфраструктури України [5]:

- 20 аеропортів
- 9 аеродромів цивільної авіації
- 42 злітно-посадкові майданчики.

Останні п'ять років проглядається чітка та постійна тенденція до збільшення обсягів вантажу, що перевозиться авіаційним транспортом (рис.1).



Рис.1. Обсяги перевезень вантажу авіатранспортом в Україні та Польщі
Джерело: Складено авторами на основі офіційних статистичних даних [3,4]

Тенденція до збільшення обсягів перевезення вантажів авіаційним транспортом завантажує основні (великі) аеропорти, в той час як потенціал регіональних не використовується. Потужності місцевих аеропортів можуть ефективно використовуватися за умови розвитку і впровадження SAT. Оскільки агропромисловий комплекс є одним із найбільших секторів економіки нашої країни, літаки SAT можуть бути використані для підвезення свіжої сільськогосподарської продукції з регіонів до міжнародних авіаційних хабів, що пришвидшить доставку та дозволить доставляти продукцію найвищої якості на світові ринки.

[1] Small air transport. Clean sky 2. European research programme developing innovative, cutting-edge technology aimed at reducing CO₂, gas emissions and noise levels produced by aircraft. Available at <https://www.cleansky.eu/small-air-transport>

[2] Flightpath 2050. Europe's Vision for Aviation. Maintaining Global Leadership & Serving Society's Needs.

Report of the High Level Group on Aviation Research. Available at <https://cutt.ly/LyQqGWY>
[3] Eurostat. Statistical office of the European Union. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>
[4] Державна служба статистики <http://www.ukrstat.gov.ua/>
[5] Державна авіаційна служба України <https://avia.gov.ua/>

УДК 658.7:33.351

**УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПОТОКАМИ В УМОВАХ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

**MANAGEMENT OF LOGISTICAL FLOWS IN TERMS OF
INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS**

докт. екон. наук О.Г. Кірдіна

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

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

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Транзитний ринок в умовах зростаючих тенденцій світової глобалізації являє собою широке поле конкурентної боротьби шляхом розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Зазначимо, що міжнародний транспортний коридор – це сукупність технічно оснащених магістральних транспортних комунікацій різних видів транспорту, що забезпечують перевезення пасажирів і вантажів у міжнародному сполученні за напрямками їх найбільшої концентрації, поєднуючи різні держави [1]. Основною метою формування та розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів є, перш за все, створення сприятливих умов для залучення міжнародних транзитних перевезень на національні транспортні комунікації, а також покращення транспортного сполучення всередині країни.

Успіх у конкурентній боротьбі на транзитному ринку залежить, на нашу думку, не тільки від розгалуженості національної мережі міжнародних транспортних коридорів, їх технічної оснащеності та пропускної спроможності. У даному контексті слід звернути увагу на узгоджений розвиток транспортної інфраструктури з метою інтеграції євро-азіатських транспортних систем для безперешкодного руху через національні кордони пасажирів і вантажів; раціоналізацію взаємодії між різними видами транспорту в інтермодальному транспортному ланцюзі, що базується на логістичних засадах і удосконаленні інформаційного забезпечення; оптимізацію транспортного процесу з метою підвищення

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

(4-5 червня 2020 року.)

Відповідальний за випуск А.В. Толстова

Підписано до друку 10 червня 2020р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. А рк. 7,52. Обл.. – вид. арк.. 7,79.
Замовлення № Тираж 100. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.