

транспортных проектов, которые требуют значительных капиталовложений, создания благоприятного инвестиционного климата необходимо рассматривать как наиболее актуальными на сегодняшний день.

Вопросы геоэкономики, государственного регулирования развития инфраструктуры регионов отражены в научных трудах В. Дергачева, Э. Черничко, А. Градова, Б. Кузина, М. Медникова, Н. Лопатиной и др.

Транспортная составляющая имеет весомое влияние на объемы налоговых поступлений через внешнеэкономическую деятельность, входя в состав показателей объема экспорта и импорта [1, 37]. На сегодняшний день наиболее используемым является автомобильный транспорт. Строительство сети скоростных автомобильных дорог (автобанов) позволило бы в перспективе получать значительные поступления в бюджет от транзитных международных автоперевозок и туристических поездок [2]. После расширения на восток ЕС в транспортной политике особое внимание начал уделять формированию новой восточной оси европейской треугольника вместо международного транспортного коридора (далее МТК) № 9, проходящего по территории России, Белоруссии и Украины. Фактически прокладывается новый путь «из варягов в греки» через страны новых членов ЕС [3]. В связи с этим предлагается создание автобана на базе существующего МТК «Европа Азия» (Е40), который проходил бы через территорию Украины, Белоруссии и России с выходом в Северную Европу (Изварено – Дебальцево – Харьков – Полтава – Киев – Витебск – Санкт-Петербург – Хельсинки). Это способствовало бы восстановлению «великого шелкового пути», проходящего через Беларусь (государство с относительно стабильной экономикой, социально-психологическим комфортом и через Ленинградскую область, которая исторически играла роль важнейшей транспортной артерии, соединяющей Россию с Европой).

Для улучшения пропускной способности МТК необходима реконструкция и строительство объездных дорог вокруг крупных городов [4, 246]. Так наряду с предусмотренным городскими властями строительством северной части кольцевой дороги г. Харькова, предлагается строительство южной части (соединение кольца со стороны поселка Жихарь), что существенно сократит время объезда города с востока на запад через южную сторону кольцевой дороги, а не через северную, а также предотвратит появление заторов в результате одновременного объезда города с севера на запад и юг.

Предложенные методы будут способствовать привлечению иностранных инвестиций для транспортных проектов, развитию

смежных отраслей экономики, способных вызвать активизацию экономической деятельности в разных регионах страны, увеличению занятости в строительстве и других смежных отраслях и как следствие дополнительному поступлению денежных средств в государственный и местные бюджеты через налоги и обязательные отчисления.

**УДК 656.073.235**

### УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УНІВЕРСАЛЬНИХ КОНТЕЙНЕРІВ В ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ УКРАЇНИ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,  
Шевченко В.І., к.т.н., доцент,  
Шилаєв П.С. аспірант (УкрДАСТ)*

Контейнерні перевезення з'явилися наприкінці 1950-х років одночасно із післявоєнним зростанням міжнародної торгівлі. Виникнення та розвиток контейнерних перевезень за своєю значимістю знаходиться на одному рівні з такими подіями світової історії, як винахід парового двигуна та застосування дизельного і електричного двигунів на транспорті – у низці так званих транспортних революцій. В наш час контейнеризація вантажів у світі складає приблизно 60%, тобто із загального обсягу контейнеропридатних вантажів більше половини перевозиться у контейнерах.

Зростання обсягів перевезення контейнерів в транспортних коридорах, яке передбачається в післякризовий період, вимагає побудови та відкриття нових контейнерних терміналів особливо на проміжних станціях з мінімальними капітальними витратами на основі створення ресурсозберігаючих технологій руху контейнерних поїздів.

Розроблено та формалізовано ресурсозберігаючу технологію руху контейнерних поїздів з виконанням вантажних операцій з контейнерами на бокових коліях проміжних станцій без відчеплення вагонів та подавання їх на вантажні фронти, що забезпечує, на відміну від існуючих технологій, прискорення обороту вагона і контейнера, скорочення капітальних витрат на побудову контейнерних терміналів, з'єднувальних колій, зниження витрат на маневрову роботу і зменшення собівартості перевезень вантажів в універсальних контейнерах;

Одночасно удосконалені і набули подальшого розвитку:

- комплекс математичних моделей для опису станів під час руху контейнерних поїздів, що, враховує операції на передавальних прикордонних

станціях.

Нова інтегрована технології та математичні моделі дозволяють без значних витрат на основі ресурсозбереження відкрити контейнерні термінали на проміжних станціях, запровадити заходи щодо прискорення руху вагонів з контейнерами транспортними коридорами України.

**УДК 656.2**

### УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ПРОГНОЗУВАННЯ ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕМЕНТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРЗАЛІЗНИЦІ У ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,  
Кулешов А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

У 2020 році, згідно із Транспортною стратегією України, обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,1% і становитимуть 2535 млн. тонн. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки у перевезеннях. В умовах інтеграції у Пан'європейські транспортні коридори спостерігається відставання розвитку транспортної мережі Укрзалізниці.

Виходячи із Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України, слід удосконалити прогнозування попиту на вантажні перевезення, використання елементів транспортних систем залізничним транспортом за рахунок побудови моделей, наближених до міркувань людини й використання їх у комп'ютерних системах з метою приймання управлінських рішень в умовах неповної й нечіткої інформації.

Користувачі (працівники транспортно-експедиційних відділів операторських компаній–власників рухомого складу, робітники масових залізничних професій: прийомоздавальники, оператори СТЦ станцій, товарні касири та інші) у процесі роботи будуть мати можливість контролювати і враховувати технологічні операції, реєструвати їх в облікових і звітних документах.

Запропонована модель планування та керування вантажними перевезеннями в умовах функціонування операторів перевезень на інфраструктурі залізниць України та методи удосконалення технології планування та прогнозування попиту на вантажні перевезення залізничним транспортом, яка дозволяє адміністрації інфраструктури одержувати, й обробляти замовлення, з використанням

клієнтських WEB-додатків, контролю статусу запитів і перегляду графіків перевезень на умовах ресурсозбереження.

**УДК 339.9:658.7**

### ОСНОВНІ ЧИННИКИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ КОМПАНІЇ У СУЧАСНІЙ ГЛОБАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

*Крихтіна Ю.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

На сучасному етапі розвитку світової економіки однією з найбільш впливових сил, які визначають особливості виробництва і збуту товарів є глобалізація. Сучасна глобалізація сприймається світовою спільнотою як природний, закономірний і неминучий історичний процес, який вельми неоднозначний і суперечливий в своїх проявах.

Посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва, що впродовж декількох останніх десятиліть є характерною рисою для світової економіки, призводить до інтернаціоналізації і глобалізації транспортно-логістичних систем і товаропровідних мереж.

Доцільно виділити наступні основні рушійні сили глобалізації в логістиці: економічне зростання; перспективи розвитку світових ринків; регіоналізація; глобальна конкуренція; експансія технологій; дерегулювання транспорту; розвиток логістичної інфраструктури.

Сукупні витрати транснаціональних корпорацій, що пов'язані з організацією торгівлі на міжнародних ринках і виконанням відповідних логістичних заходів, постійно зростають. Протягом останніх років обсяги міжнародної торгівлі збільшуються темпами, які перевищують темпи зростання світового виробництва практично у два рази.

Результатом вказаних тенденцій стає значне зростання кількості транснаціональних компаній, що використовують в забезпеченні своєї діяльності глобальні логістичні ланцюги і канали, перш за все у розповсюдженні товарів. При цьому, перш ніж розвивати свої глобальні транспортно-логістичні ланцюги, канали або системи, будь-яка корпорація повинна позиціонувати себе на міжнародному ринку дійсно як глобальна компанія.

Концепція позиціонування є надбудовою глобальної логістичної стратегії фірми. Вона визначає відмінні риси компанії в порівнянні з конкурентами, відносини з постачальниками і замовниками, організацію інформаційних і транспортних потоків та операцій фізичного розподілу. Цей етап є обов'язковим для компаній