

проактивне прийняття рішень для мінімізації впливу потенційних збоїв [1].

За результатами аналізу наукових джерел та статистичних даних було встановлено, що для зменшення виявлених факторів ризику та підвищення операційної ефективності в управлінні вагонопотоками, організації перевезень та руху поїздів можна застосувати кілька стратегій. Спільні підходи за участю всіх зацікавлених сторін, включаючи вантажовідправників, операторів і регуляторні органи, можуть сприяти ефективній оцінці та управлінню ризиками. Використання цифрових технологій, таких як датчики Інтернету речей (англ. IoT), аналітика даних і автоматизація, може забезпечити видимість в режимі реального часу і уможливити проактивне прийняття рішень. Постійний моніторинг ключових показників ефективності (англ. KPI), регулярні навчальні програми для персоналу та обмін найкращими практиками в галузі також можуть сприяти покращенню зменшення ризиків та операційної ефективності.

[1] González Dan J. R., Guix A., Martí V., Arnaldos J., Darbra R. M. Monte Carlo simulation as a tool to show the influence of the human factor into the quantitative risk assessment. *Process Safety and Environmental Protection*, 2016. 102. P. 441–449.

**УДК 656.078.13**

### **УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У 2023 РОЦІ**

### **IMPROVING LOGISTICS OF RAILWAY TRANSPORT IN 2023**

***Н.Л. Севастьянова***

*Центр науки і бізнесу ЖАК (м. Щецин, Польща)*

***N.L. Sevastianova***

*Science and Business Center ŻAK (Szczecin, Poland)*

У контексті військового конфлікту залізничний транспорт став однією з ключових інфраструктурних систем, яка забезпечує зв'язок між населеними пунктами та територіями, а також транспортування важливих вантажів та матеріалів. Однак існуюча система залізничного транспорту в Україні зіткнулася з рядом проблем, які погіршують її працездатність та ефективність в умовах конфлікту. У зв'язку з цим, необхідно застосувати заходи щодо удосконалення логістики на залізничному транспорті в Україні

у 2023 році, щоб забезпечити більш ефективне та безпечне функціонування системи в умовах військового конфлікту.

В час війни сектором №1 економіки за обсягом валютних надходжень в Україну став аграрний сектор. Внаслідок подорожчання логістики в 5–6 разів найбільше постраждали виробники, які у своєму експорті спирались на Укрзалізницю і використовували саме вагони державної компанії [1].

Заборона державної компанії "Укрзалізниця" перевезення зернових у приватних напіввагонах є результатом тривалого процесу протидії реформам у компанії та пов'язана з євроінтеграцією. АТ «Укрзалізниця» є не просто монополістом-перевізником, якому не вигідно надавати доступ до ринку залізничних перевезень іншим учасникам. На сьогодні монопольний статус УЗ не дозволяє навіть встановити собівартість деяких напрямків (пасажирські, приміські, вантажні перевезення, послуги тяги та інше) [2].

Головна проблема полягає в тому, що Укрзалізниця самостійно вирішує наступні питання:

- узгодження планів перевезень;
- доступ до інфраструктури;
- ініціювання індексації вартості послуг УЗ;
- контроль за дотриманням правил безпеки руху;
- надання локомотивів до перевезення [2].

Щоб рішити вказану проблему, враховуючи високу значимість залізниці для України, необхідно:

- відділити філію «Центр транспортної логістики» від УЗ (вивести її у окрему юридичну особу);
- створити на базі Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України окремого органу (із спеціалістів ревізорського апарату УЗ), що займається безпекою;
- виключити можливість впливу Укрзалізниці на рішення вантажовідправника, завдання якої виділити графік перевезень, забезпечити справну інфраструктуру та локомотив, що буде транспортувати вагони за вказаним маршрутом [2].

Є потреба в прийнятті управлінських рішень, щоб не зруйнувати і агросектор, і Укрзалізницю, для якої в наступні роки просто не залишиться вантажів та джерела доходів.

Перше рішення - регулювання вантажопотоків. Як монопольний оператор стратегічної інфраструктури та адміністратор системи перевезень, УЗ одноосібно має інформаційну систему та інструменти для регулювання кількості доступних для перевезення вагонів, на АС«Месплан», фактичного часу обороту або розрахункової швидкості руху. В такому разі тисячний парк приватних вагонів не буде стояти у чергах і обіг вагона скоротиться.

Друге рішення - запровадження відповідальності УЗ за швидкість, терміни виконання перевезення, повернення порожніх вагонів.

Третє рішення - скасування аукціонів на вагони, що в умовах штучно

створеного «дефіциту вагонів» та з одним продавцем, жодного іншого результату, крім підвищення ціни, аукціон не може дати.

Четверте рішення - скасування преференцій для вагонів державної компанії та запровадження рівноправного доступу до залізничної інфраструктури всіх операторів – і державних, і приватних. Рівноправного доступу всіх відправників: і експедиторів, і трейдерів, і аграріїв-виробників.

Україні необхідно стати частиною Європи, а для цього ми повинні виконати нескладні умови, що вимагає ЄС. Крім того, реформування УЗ принесе значно більше користі державі та підтримає бізнес.

[1] Щуклін Ю. Зміни політики Укрзалізниці, які необхідно здійснити у 2023 році. – URL: <https://www.railinsider.com.ua/yurij-shhuklin-zminy-polityky-ukrzaliznyczy-yaki-neobhidno-zdijsnyty-u-2023-roczy/> (дата звернення: 21.05.2023).

[2] Ненько С. До чого призводить саботаж реформування Укрзалізниці. – URL: <https://www.railinsider.com.ua/sergij-nenko-do-chogo-pryzvodyt-sabotazh-reformuvannya-ukrzaliznyczy/> (дата звернення: 21.05.2023).

### УДК 656.01

## DIGITALIZATION IMPACT ON THE MARKET OF LOGISTICS SERVICES CURRENT STATE

*I.D. Sysoiev<sup>1</sup>, V.O. Drokin<sup>1</sup>*

<sup>1</sup>*State Biotechnological University (Kharkiv)*

Nowadays, the use of automated and digital technologies to improve the quality of logistics processes is one of the most important components of digitalisation [1-4].

Companies gain significant benefits from the digitisation of logistics processes, in particular [5-6]:

– Simplified communication: Applications that allow you to quickly resolve issues and control processes.

– Automation of transport planning: Technologies that allow you to fully select the appropriate solutions and organise the logistics process.

– Real-time transport control: Customers and employees can see the location of the cargo, as well as other facts.

– Order Planning: Order planning functions allow customers to choose the most convenient options.

Equally important is the concept of Supply Chain Management (SCM), which makes a significant contribution to the development of the logistics services