

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ
Кафедра «Логістичне управління та безпека руху на транспорті»

РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ «AVA CARRIER»

Глобалізація наукового і освітнього простору. Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

XV МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

20 Червня, 2023

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
VOLODYMYR DAHL EAST UKRAINIAN NATIONAL UNIVERSITY
Department «Logistics management
and traffic safety in transport»

REGIONAL BRANCH «DONETSK RAILWAY»
PJSC «UKRZALIZNYTSIA»

STATE SERVICE OF UKRAINE FOR TRANSPORT SAFETY
TRANSPORT AND LOGISTICS COMPANY «AVA CARRIER»

**GLOBALIZATION OF SCIENTIFIC
AND EDUCATIONAL SPACE.
INNOVATIONS OF TRANSPORT.
PROBLEMS, EXPERIENCE, PROSPECTS**

SCIENTIFIC PAPERS

OF XV INTERNATIONAL SCIENTIFIC
AND PRACTICAL CONFERENCE

June 20, 2023

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова організаційного комітету

Чернецька-Білецька Наталія Борисівна – д.т.н., професор, завідувачка кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету ім. В.Даля, м. Київ. Засновник ГО «Східноукраїнська логістична асоціація».

Заступник голови організаційного комітету

Смородін Андрій Юрійович – член Наглядової ради університету, голова громадської спілки «Асоціація інновацій транспортної інфраструктури України».

Члени організаційного комітету

Остап Охріп – професор кафедри статистики та економетрики, кафедра транспорту, Technische Universität Dresden, Німеччина.

Рязанцева Антоніна Костянтинівна – головний спеціаліст відділу розгляду повідомлень ліцензіатів Управління забезпечення ліцензійної діяльності Департаменту надання адміністративних послуг на наземному транспорті Державної служби України з безпеки на транспорті.

Сиднів Володимир Романович – начальник Лиманського центру професійного розвитку персоналу регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерне товариство «Укрзалізниця».

Турняк Сергій Миколайович – д.т.н., професор, завідувач кафедри «Транспортні технології» Національного університету «Запорізька політехніка».

Лямзін Андрій Олександрович – д.т.н, доцент, професор кафедри організації авіаційних робіт та послуг Національного авіаційного університету.

Водолазський Олексій Олександрович – старший викладач кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету ім. В.Даля, м. Київ. Співробітник транспортно-логістичної компанії «AVA CARRIER» Сполучені штати Америки, штат Небраска.

Вчений секретар конференції

Мірошнікова Марія Володимирівна – к.т.н., доцент кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету ім. В.Даля, м. Київ. Член Ради ГО «Східноукраїнська логістична асоціація».

Рекомендовано до друку кафедрою логістичного управління та безпеки руху на транспорті Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля (Протокол №33 від 16.06.2023 р.)

Глобалізація наукового і освітнього простору. Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи: збірник наукових праць конференції, 20 червня 2023 р. / відп. ред. Н.Б. Чернецька-Білецька. – Київ: СЛУ ім. В. Даля, 2023. – 158 с.

© Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, 2023

© Volodymyr Dahl East Ukrainian National University, 2023

Ломотько Д.В., Гресік Д.А., Федорович В.Ю., Халабура А.С. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ СУЧАСНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КОНТЕЙНЕРНИХ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ	97
Ломотько Д.В., Огар О.М., Ломотько М.Д. ПЕРЕДУМОВА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	99
Ломотько Д.В., Олійник О.В., Нестеренко О.О., Тиназли А.К. ПЕРСПЕКТИВИ ФОРМУВАННЯ АВТОМАТИЗОВАНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ МІСЦЕВОЮ РОБОТОЮ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ	102
Лямзін А.О., Разумова К.М., Клименко В.В. SMART ФУНКЦІОНАЛ СКЛАДОВИХ ВІЙСЬКОВОЇ ЛОГІСТИКИ В СУЧАСНОМУ СВІТІ	104
Лямзін А.О., Український Є.О., Ніколаєнко І.В. ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБЛИВОСТЕЙ ФУНКЦІОНАЛУ БЕЗПЛОТНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ У РОЗРІЗІ ВІЙСЬКОВОЇ ЛОГІСТИКИ	106
Музикін М.І., Нестеренко Г.І., Зайцева А.О. ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ	108
Неженцев О.Б. АВТОМАТИЗАЦІЯ ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ СИПУЧИХ ВАНТАЖІВ	110
Никончук В.М., Завацький В.О. СИСТЕМА ІНДИКАТОРІВ ОЦІНКИ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКИХ СИСТЕМ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	114
Петрейко Ю.М., Кириченко І.О. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	118

тейнерними потоками повинно базуватися на принципах SCM (Supply Chain Management) з організацією стратегічних альянсів.

Результатом дослідження є розробка методичних підходів на основі створення сучасних логістичних центрів для підвищення ефективності контейнерних перевезень у логістичних ланцюгах. Перспективним напрямком розвитку є ідеологія інтелектуального контейнерного терміналу з використанням перспективних когнітивних технологій. Завдяки створенню нових транспортних комунікацій, створенню сприятливих умов для перевезення контейнерних транзитних вантажів, стабільному зростанню обсягів експорту та імпорту, залученню інвестицій, більш активному зростанню промислового виробництва, внутрішній ринок контейнерних перевезень може вийти на новий, вищий рівень інноваційного розвитку.

Література:

1. EUR-Lex access to European Union law. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways., (2010). [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0440>. Accessed on: May 30, 2023.
2. Ломотько Д.В.; Арсененко Д.В., Сморгісь І.В. Формування систем підтримки прийняття рішень з використанням когнітивних технологій у ланцюгах доставки контейнерів залізницями. Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, вип. 83, 2018. – С. 93-99 DOI: 10.30977/BUL.2219-5548.2018.83.0.93.
3. Ломотько Д.В., Сморгісь І.В. Формування залізничних логістичних ланцюгів постачання контейнерних вантажів на базі когнітивних технологій. Залізничний транспорт України №2, 2018. – С. 4-12.

ПЕРЕДУМОВА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Ломотько Д.В., Огар О.М., Ломотько М.Д.

Український державний університет залізничного транспорту

Україна прагне стати частиною європейської сім'ї, але для цього вона має провести низку реформ. Одним із видів реформ є лібералізація залізничного сектору та створення компаній-перевізників.

Країни Євросоюзу пройшли ці реформи за допомогою директив 91/440/ЄЕС (1991 р.) та 95/19/ЄС (1995 р.) [0, 2]. Директива Ради 1991 р. була зосереджена на розвитку залізниць Співтовариства та певних правах доступу до міжнародних залізничних перевезень. Директива Ради від 1995 р. визначає розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури, стягування плати за інфраструктуру та встановлює широку основу для розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури. Ці директиви є основними, які допомогли таким країнам як Франція, Німеччина, Польща, Англія та іншим, лібералізувати свій ринок вантажних та пасажирських залізничних перевезень. На основі досвіду цих країн та запровадження директив створюється український варіант лібералізації ринку з допуском компаній-перевізників.

Метою роботи являється опис закордонного досвіду в області лібералізації залізничного сектору для впровадження в залізничний сектор України.

Директива 91/440/ЄЕС направлена на полегшення адаптації залізниць Європейського союзу до вимог єдиного ринку перевезень і підвищення ефективності роботи залізниці шляхом: забезпечення незалежності управління залізничними підприємствами, відокремлення управління залізницею та інфраструктурою від надання залізничних транспортних послуг, вдосконалення фінансової структури підприємств, забезпечення доступу до мереж держав ЄС залізничних підприємств, які займаються міжнародними комбінованими перевезеннями товарів. Ці напрямки дозволяють політику вільного доступу до інфраструктури будь-яким підприємствам залізничного транспорту країн ЄС, які мають ліцензію і бажають надавати послуги з перевезень товарів. Директива 95/19/ЄС направлена на розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягнення плати за користування інфраструктурою. На основі ліцензування приватних компаній перевізників країни ЄС усувають дискримінацію при розподілі інфраструктури та створюють прозорі умови для державної підтримки залізничного сектору в Європі.

На прикладі Британських залізниць (British rail) директиви мали такий ефект [3, 4]. По-перше, поділ Британських залізниць між приватними компаніями на залізничну інфраструктуру та на вантажні та пасажирські перевезення. По-друге, продаж приватним компаніям сектору залізничних перевезень. По-третє, продаж франшизи на пасажирські перевезення. Зрештою, продаж рухомого складу для пасажирського транспорту лізинговим компаніям. І продаж інших компаній у залізничному секторі. Ці заходи приватної власності дозволили Британським залізницям отримати позитивний ефект у вигляді підвищення

ефективності роботи залізниці, збільшення обсягів пасажирських та вантажних перевезень, розвитку інноваційних технологій у залізничній галузі, підвищення безпеки залізничного транспорту [7].

Німецька залізниця (Deutsche bahn) на основі директив вирішила стати акціонерним товариством та поділитися на 5 концернів, а саме [5,6]: на перевезення пасажирів в дальньому сполученні; на перевезення пасажирів в приміському сполученні; вантажні перевезення; інфраструктура; станції. Ці реформи дозволили німецьким залізницям (Deutsche bahn) створити ефективну, незалежну та відповідальну систему управління залізничним транспортом, а також чітко розділити державні та комерційні функції на договірній основі. Щодо позитивного ефекту це дозволило Німецькій залізниці підвищити продуктивність праці персоналу, що займаються вантажними та пасажирськими перевезеннями у 4 рази. Дозволило лібералізувати ринок пасажирських та вантажних перевезень, що призвело до зростання конкуренції. А також, зменшити федеральне фінансування залізничного сектору [7].

Тому на основі цих прикладів пропонується створити українську лібералізовану залізничну галузь із привабливим інвестиційним кліматом для приватних компаній-перевізників. Пропонується зробити наступні кроки [7]. По-перше, повністю надати ринок пасажирських перевезень приватним перевізникам на основі ліцензування. По-друге, надати ринок вантажних перевезень приватним перевізникам на основі ліцензування. По-третє, залишити всю залізничну інфраструктуру у державній власності. Зрештою, залишити частину або весь парк локомотивів у державній власності з можливістю передачі локомотивів в оренду приватним перевізникам.

Таким чином дані заходи допоможуть Українській залізниці лібералізувати ринок вантажних та пасажирських перевезень, підвищити рівень продуктивності праці в залізничному секторі, підвищити рівень безпеки на залізничному транспорті, збільшити обсяги пасажирських та вантажних перевезень, розвивати інноваційні технології в залізничному секторі, зробити залізничний сектор незалежним від державного фінансування.

Література:

1. EUR-Lex access to European Union law. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways., (2010). [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0440>. Accessed on: May 28, 2023.
2. EUR-Lex access to European Union law. Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of in-

- frastructure fees., (2010). [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31995L0019>. Accessed on: May 28, 2023.
3. Great British Railways transition team. Creating a simpler, better railway for everyone in Britain., (2023). [Online]. Available: <https://gbrrt.co.uk/>. Accessed on: May 29, 2023.
 4. Структуры управления железных дорог Великобритании. *Железные дороги мира*, 2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://1430mm.ru/management-structure-railways-Great-Britain>. Дата звернення: травень 29, 2023.
 5. Deutsche Bahn. DB Group press releases., (2023). [Online]. Available: <https://www.deutschebahn.com/en>. Accessed on: May 29, 2023.
 6. Пять акционерных обществ формируют структуру концерна Deutsche Bahn AG. *Железные дороги мира*, 2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://1430mm.ru/deutsche-bahn>. Дата звернення: травень 29, 2023.
 7. Глава 5: Формирование структуры отрасли. Реформа железных дорог: *Сборник материалов по повышению эффективности сектора железных дорог, №5, с. 83-126, 2017*. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.ppiaf.org/ppiaf/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/index_ru.html. Дата звернення: травень 30, 2023.
 8. К. Пенькова, Ю. Кривінчук, К. Прядко, «Моделі функціонування залізничних перевезень. Огляд іноземного досвіду», *Інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно дослідницьким центром на запит народного депутата України, 2017*. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29219.pdf>. Дата звернення: травень 30, 2023.

ПЕРСПЕКТИВИ ФОРМУВАННЯ АВТОМАТИЗОВАНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ МІСЦЕВОЮ РОБОТОЮ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ

Ломотько Д.В., Олійник О.В., Нестеренко О.О., Типазли А.К.
Український державний університет залізничного транспорту

Однією з головних є тенденція розвитку вітчизняної та міжнародної транспортної системи в бік зростання обсягів вантажних залізничних перевезень. Усі споживачі вантажів у, у тому числі кінцевих товарів, змушені шукати способи ефективного транспортування вантажів та управління ланцюгами поставок.

Активізація процесу інтеграції до Європейського Союзу призвела до необхідності статистичних досліджень основних техніко-