



**ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ
ПРОФЕСІЙНИХ КАДРІВ З ЛОГІСТИКИ В
УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОГО КОНУРЕНТНОГО
СЕРЕДОВИЩА**

КАФЕДРА ЛОГІСТИКИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ НАВЧАННЯ

**Збірник доповідей
XXII Міжнародної науково-практичної конференції**





КАФЕДРА ЛОГІСТИКИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ НАВЧАННЯ

**НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ ІМЕНІ ІГОРЯ
СІКОРСЬКОГО»
МІЖНАРОДНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЛОГІСТИКИ І ТРАНСПОРТУ У
ВРОЦЛАВІ (ПОЛЬЩА)
УНІВЕРСИТЕТ ВІТОВТА ВЕЛИКОГО (КАУНАС, ЛИТВА)
НАЦІОНАЛЬНА АВІАЦІЙНА АКАДЕМІЯ (АЗЕРБАЙДЖАН)
СІЛЕЗЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ У КАТОВИЦЯХ (ПОЛЬЩА)
КАЛЬКУТСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ АДАМАС (ІНДІЯ)
ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ «FTR»
ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ «ДХЛ ЛОГІСТИКА (Україна)»
ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ «DB SCHENKER Ukraine»**

ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ПРОФЕСІЙНИХ КАДРІВ З ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОГО КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА

**Збірник доповідей
XXII Міжнародної науково-практичної
конференції**

Київ 2024

Відповідальні редактори:

доктор економічних наук, професор С.В. Смерічевська,
кандидат технічних наук, доцент Л.В. Савченко

ISSN: 2617-7927 (print)

ISSN: 2617-7935 (online)

Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища: XXII МНПК 18-19 жовтня 2024 р. Збірник доповідей / Відп. ред. С.В. Смерічевська, Л.В. Савченко. К.: НАУ, 2024. 510 с.

Збірник доповідей конференції присвячений проблемам підготовки кадрів для сфери логістики та управління ланцюгами постачання з урахуванням викликів часу та вимог ринку праці, а також спрямований на популяризацію стратегічної ролі логістичних концепцій, принципів, інструментів і методів для забезпечення конкурентоспроможності як мікро- так і макросистем в умовах глобальних світових змін.

Розглядаються актуальні питання і тенденції розвитку логістики та управління ланцюгами постачання.

Видання призначене для всіх зацікавлених сучасним станом логістичної науки і перспективами її розвитку, для науковців, викладачів логістичних дисциплін, студентів, які навчаються за освітніми програмами з логістики, фахівців-логістів і всіх тих, хто прагне змінити наш світ на краще.

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАДАНОГО РІВНЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
РОБОТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ
НА ОСНОВІ АНАЛІЗУ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ**

*Примаченко Г. О., Гараєв Ф. Г., Рибалка Д. М., Сергейчук І. В.
Український державний університет залізничного транспорту*

In order to ensure the specified level of efficiency of the multimodal transport system, based on the analysis of statistical data, the distribution law was determined for the statistical indicators of the size of the queue at the border crossing at the actual average daily transfer through the border crossings in the direction of Poland, Romania, Slovakia, Hungary and Moldova.

У сучасних умовах здійснення вантажних залізничних перевезень між Україною та країнами Європи особливо актуальним є аналіз завантаження прикордонних переходів та дослідження проблематики їх експлуатації.

Було проведено визначення закону розподілу для статистичних показників величини черги на перетин кордону при фактичній середньодобовій здачі через прикордонні переходи у напрямку на Польщу, Румунію, Словаччину, Угорщину та Молдову у рамках організації мультимодальних перевезень за участю залізничного транспорту. Щодо відношення величини максимальної здачі вагонів до середньодобової здачі через прикордонні переходи Ягодин-Дорохуськ, Ізов-Грубешув, Рава-Руська-Верхрата, Мостиська-2-Медика у напрямку Україна – Польща за період 04.06.2023-19.07.2023 було отримано статистичні коливання і визначено, що максимальна здача вагонів зазвичай майже у двічі перевищує середньодобову (рис. 1). Для прикордонних переходів Вадул-Сірет-Дорнешти, Дяково-Халмеу у напрямку Україна – Румунія за такий саме період ця різниця значно менша (рис. 2). Для прикордонних переходів Чоп-Чіерна над Тісоу, Ужгород-Матевці у напрямку Україна – Словаччина різниця між максимальною здачею вагонів та середньодобовою значна. Відношення величини максимальної здачі вагонів до середньодобової здачі через прикордонні переходи Чоп-Захонь, Батьово-Еперешке у напрямку Україна – Угорщина іноді навіть втричі більша. Відношення величини максимальної здачі вагонів до середньодобової здачі через прикордонні переходи Сокиряни-Окниця, Могилів-Подільський-

Велчинець, Басарабська-Серпнєве у напрямку Україна – Молдова іноді значно перебільшує, а іноді вагони взагалі відсутні.

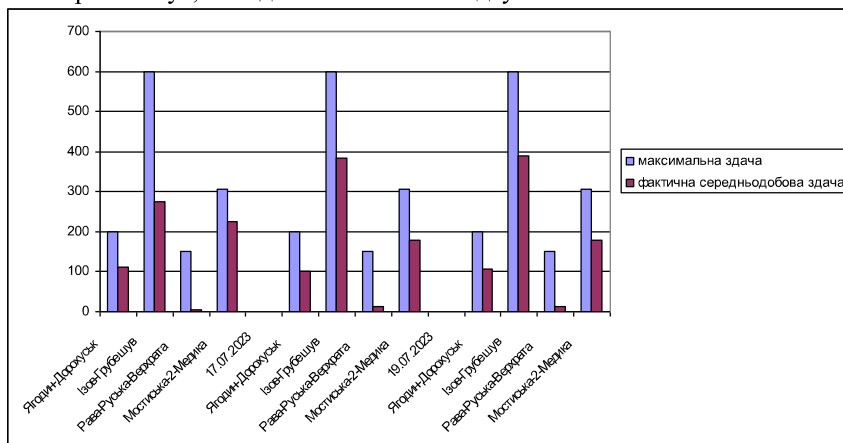


Рис. 1 – Діаграма відношення величини максимальної здачі вагонів до середньодобової здачі через прикордонні переходи Ягодин-Дорохуськ, Ізов-Грубешув, Рава-Руська-Верхрата, Мостиська-2-Медика у напрямку Україна – Польща за період 04.06.2023-19.07.2023

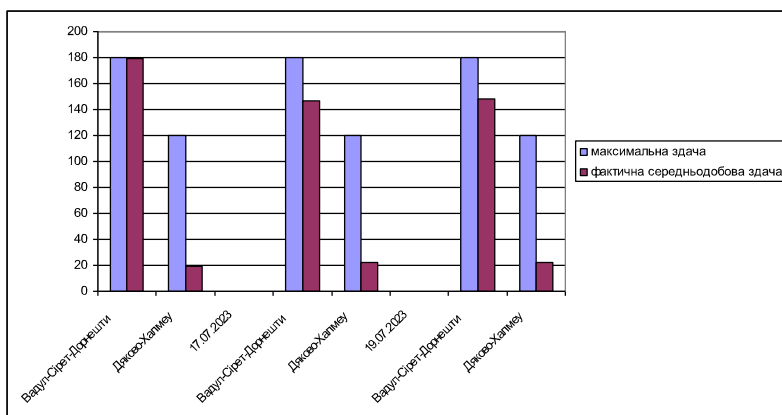


Рис. 2 – Діаграма відношення величини максимальної здачі вагонів до середньодобової здачі через прикордонні переходи Вадул-Сірет-Дорнешти, Дяково-Халмеу у напрямку Україна – Румунія за період 04.06.2023-19.07.2023

Аналіз показників величини черги на перетин кордону при фактичній середньодобовій здачі через прикордонні переходи Ягодин-Дорохуськ, Ізов-Грубешув, Рава-Руська-Верхрата, Мостиська-2-Медика у напрямку Україна – Польща показав максимальні черги на переході Ізов-Грубешув, для прикордонних переходів Вадул-Сірет-Дорнешти, Дяково-Халмеу у напрямку Україна – Румунія – Вадул-Сірет-Дорнешти, для прикордонних переходів Чоп-Чірна над Тісоу, Ужгород-Матевці у напрямку Україна – Словаччина – Чоп-Чірна над Тісоу, для прикордонних переходів Чоп-Захонь, Батьово-Еперешке у напрямку Україна – Угорщина - Батьово-Еперешке, для прикордонних переходів Сокиряни-Окниця, Могилів-Подільський-Велчинець, Басарабська-Серпнєве у напрямку Україна – Молдова – Басарабська-Серпнєве.

Отримані результати статистичної обробки показників величини черги на перетин кордону при фактичній середньодобовій здачі через прикордонні переходи було досліджено щодо відповідності відомим законам розподілу.

Висновки

Таким чином, було встановлено, що для показників величини черги на перетин кордону при фактичній середньодобовій здачі через прикордонні переходи у напрямку на Польщу, Румунію, Словаччину, Угорщину та Молдову характерним є нормальний закон розподілу, тобто на величину значень величини черги на перетин кордону діє множина випадкових незалежних або слабо залежних факторів, кожен з яких відіграє в загальному фактично однаково малу роль (тобто відсутні домінуючі фактори). Технологічно це означає, що є якась середня кількість переміщених вагонів, що переміщується постійно знаходяться у черзі при очікуванні перетину кордону, а іноді їх менше чи більше.

Список використаних джерел

1. *Укрзалізниця в червні на третину наростила перевезення та на чверть – навантаження вантажів* URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/614887/ (Assessed: 03.10.2024).

2. *Копилов М. Чи достатньо Україні залізничних переходів з країнами Європи* URL: <https://www.railinsider.com.ua/chy-dostatno-ukrayini-zaliznychnyh-perehodiv-z-krayinamy-yevropy/> (Assessed: 03.10.2024).

Наукове видання

**ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ПРОФЕСІЙНИХ
КАДРІВ З ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ
ГЛОБАЛЬНОГО КОНКУРЕНТНОГО
СЕРЕДОВИЩА**

**Збірник доповідей
XXII Міжнародної науково-практичної
конференції**