

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(2 - 3 червня 2022р. 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

*вісімнадцятій науково-практичній
міжнародній конференції*

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

(2 - 3 червня 2022р. 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).

Зміст

Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

<i>С.В. Панченко</i> Індустріально-логістичні центри як сучасна модель інноваційного відродження економіки України	17
<i>В.Л. Дикань</i> Індустріальні парки як основа післявоєнного економічного відродження промисловості України	20
<i>А.С. Зайцева</i> Сутність поняття транспортно-логістичної інфраструктури, та її складових	22
<i>М.В. Корінь, О.А. Лановий</i> Розвиток ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту в умовах становлення інноваційно-інформаційної економіки	25
<i>О.В. Маковоз</i> Транспортно - логістична інфраструктура як інструмент стійкого розвитку країни в сучасних умовах	27
<i>О.М. Синіговець</i> Інноваційні форми міжнародних економічних відносин як формування нових можливостей розвитку світового господарства	29

Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

<i>М.М. Багрій, В.В. Клименко</i> Основні питання розвитку та функціонування мультимодальних перевезень	32
<i>Є.І. Балака, М.Є. Резуненко</i> Вплив транспортно-логістичних процесів на валовий внутрішній продукт України та економічні наслідки блокування портів	34
<i>Г.С. Бауліна, А.О. Гукова, Т.В. Колодочка</i> Формування оптимальної технології функціонування міжнародного перевантажувального терміналу	36
<i>Г.С. Бауліна, Р.В. Самань, А.В. Пасіч</i> Підходи до удосконалення технології взаємодії станції та під'їзних колій	38

<i>М.В. Бормотова, Т.В.Машишина</i> Щодо особливостей інвестування в залізничний транспорт	39
<i>О.Л. Васильєв, І.В. Волохова, Г.А. Жовтяк</i> Перспективи розвитку мультимодальних перевезень	41
<i>Г.Л. Ватуля</i> Удосконалення залізничної інфраструктури як основа підтримки економіки України в умовах війни	43
<i>Т.Д. Дейкун, І.Б. Андренко</i> Дослідження ринку мотелів України	46
<i>О.Г. Дейнека, Ю.О.Крихтіна, А.Ю. Ковальов</i> Публічне управління і адміністрування та державне регулювання залізничного транспорту України в умовах воєнного стану	48
<i>О.І. Дмитрієва</i> Особливості цілепокладання при формуванні стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури	50
<i>А. Л. Дробчак, В.В. Кириленко</i> Пріоритети розвитку транспортної інфраструктури в Україні	52
<i>В.М. Запара, Я.В. Запара, Ю.Ю. Іванченко, В.В. Чернишова</i> Дослідження закономірностей впливу на моделювання динаміки транспортних потоків міста	54
<i>В.М. Запара, А.С. Іванова, Є.А. Максимович, Л.В. Бабак</i> Можливості ат «Укрзалізниця» в реалізації зернового експортного потенціалу України у воєнний час	56
<i>В.М. Запара, Н.Г. Капустянська, В.В. Конарьов, Н.В. Неглядова</i> Вплив воєнного стану на основні показники вантажної роботи залізниці України	58
<i>О.М. Кібік, В.О. Котлубай</i> Транспортна інфраструктура в умовах кризи	60
<i>О.Г. Кірдіна</i> Особливості антикризового управління розвитком залізничного транспорту в умовах турбулентності	62
<i>А.О. Каграманян</i> Функціональні можливості цифрових платформ в контексті розвитку залізничного транспорту	65

цілісність має досягатися в системі державної влади та управління усіма сферами суспільного життя та господарювання в системах різного масштабу у мирному і воєнному стані.

Загальновідомо, що процес публічного управління і адміністрування та державного регулювання розвитку транспортної системи здійснюється шляхом об'єднання, узгодження, організації, координації контролю за допомогою владно регулюючих заходів (в умовах агресії – військово-адміністративних дій), колективних зусиль для досягнення конкретних цілей.

[1] Основний Закон України «Конституція України» від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – ст. 4.

УДК 331.108

**ОСОБЛИВОСТІ ЦІЛЕПОКЛАДАННЯ ПРИ ФОРМУВАННІ
СТРАТЕГІЇ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ**

**PECULIARITIES OF GOAL TARGETING IN THE FORMATION OF
THE STRATEGY OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE**

докт. екон. наук О.І. Дмитрієва

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

D. Sc. (Econ.) O.I. Dmytriieva

Kharkiv National Automobile and Highway University

Особлива значимість в системі стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури належить етапу визначення стратегічних цільових пріоритетів. Це пов'язано з наявністю різноманітних поглядів щодо стратегічних цілей інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, серед яких слід виділяти найбільш пріоритетні сфери та напрямки.

Цілепокладання традиційно розглядається у двох іпостасях: як комплекс дій та як процес [1]. Як процес цілепокладання являє собою послідовність наступних етапів аналізу та прийняття рішень, завершенням яких є ціль.

Таким чином, під стратегічним цілепокладанням розуміємо багатосторонній процес визначення, формалізації та узгодження цілей за їх якісними характеристиками, а також моделювання та вибір кількісних

значень для оцінки ступеня досягнення поставлених цілей у довгостроковій перспективі.

Варто констатувати, що з організаційної точки зору існує три принципових варіанти здійснення цілепокладання [2]: авторитарний підхід («зверху вниз»); колективний підхід («знизу вгору»); стейкхолдерський підхід, що поєднує обидва вищенаведених підходи.

На сучасному етапі господарювання ні одна з цілей держави і відповідно інноваційного розвитку транспортної галузі не має реального підґрунтя своєї реалізації за відсутності партнерських відносин між основними суб'єктами цілепокладання. Це пояснюється тим, що при формуванні цілі повинні бути взяті до уваги різноманітні інтереси зацікавлених сторін, які будуть представляти певний тип неформальної коаліції.

Виходячи з вищесказаного для визначення стратегічних пріоритетів довгострокового інноваційного розвитку транспортної інфраструктури необхідно використовувати механізм, що задовольняє ряду критеріїв:

- опора на думку компетентних фахівців в транспортній сфері;
- зацікавленість політичного керівництва і бюрократичного апарату (від цього залежить, чи будуть використані отримані результати для прийняття політичних рішень і розробки стратегій);
- врахування інтересів широкого кола дійових осіб: різних політичних сил, наукової і бізнес-спільнот, громадянського суспільства та інших, а не тільки думок вузького числа експертів і владної еліти;
- прозорість процесу визначення пріоритетів з точки зору організації заходів, вибору довгострокових цілей діяльності, а також з точки зору доступності інформації про процес для всіх зацікавлених осіб.

В сучасних умовах необхідний перехід від статичного підходу до цілепокладання до динамічно-адаптивного підходу, який передбачає циклічне коригування цілей на основі використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і залучення широкого кола зацікавлених сторін.

Запропонований механізм ефективність забезпечують такі фактори: спочатку задається лише цільова функція керованої системи, що представляє собою узагальнений критерій корисності досліджуваної системи; формується інформаційно-комунікаційна мережа зацікавлених осіб, яка створює середовище рефлексії; конкретні кількісні значення цільового рівня функції корисності і приватних цілей розвитку визначаються тільки після прогнозування, аналізу можливостей і вибору оптимальної концепції.

Сучасні наукові уявлення дозволяють встановити, що основою цілепокладання є джерела цілей і способи їх відображення. Як загальновідомо джерелами цілей служать потреби, інтереси, а також наміри. На основі цього можна зробити висновок, що стратегічна ціль інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відображає потребу переходу в якісно

новий стан для реалізації своїх функцій в контексті задоволення інтересів і потреб. В свою чергу потреби повинні ґрунтуватися на інтересах зацікавлених сторін стейкхолдерів). Нині інтереси та потреби суспільства в інноваційному розвитку транспортної інфраструктури повинні формуватися з урахуванням глобальних вимог до перспективних транспортних систем.

[1] Тізеш П. П., Бейреш А. Е., Братків К. Я. Цілепокладання в контексті процесного та функціонального підходів. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2019. № 3 (68). С. 56–67.

[2] Егорова Ю. А. Роль целеполагания в системе управления. *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований*. 2010. № 9. С. 91–92.

[3] Самофалова Т. О. Роль цілепокладання в методології державного управління національним багатством. Теорія та практика державного управління. Вип. 4 (51). URL: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/tpdu/2015-4/doc/1/05.pdf>

[4] Вдовенкова Т. Ю. Система субъектов целеполагания в разработке стратегии развития региона. Вестник Владимирского государственного университета. 2007. № 18. URL: <http://journal.vlsu.ru/index.php?id=892>.

УДК 656.346.9

ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

PRIORITIES FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

А. Л. Дробчак, В. В. Кириленко

Національний університет "Одеська юридична академія", Криворізький факультет

A.L. Drodchak, V.V. Kyrylenko

National University «Odesa Law Academy», Kryvyi Rih Faculty

Беручи до уваги зручне географічне розташування України, яке являє собою перехрестя шляхів зі Східної Європи й Азії в Центральну і Західну Європу, а також зі Скандинавії і Балтійського регіону у Східне Середземномор'я і Чорноморський регіон, можна зробити висновок, що через країну проходять сухопутні й повітряні шляхи між Східною та Центральною Європою, по території проходить трансконтинентальний газогін, ми маємо морські шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів. Транзитний потенціал України є невичерпний.

Однак через недостатній рівень державних та приватних інвестицій транспортна інфраструктура й досі перебуває на рівні задоволення базових потреб економіки. Такі речі, як показники якості та сервісу, ефективності перевезень, енергоефективності, рівень безпеки, вплив на довкілля, не

відповідають сучасним вимогам.

У квітні 2021 року уряд затвердив "План заходів із реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року". Проаналізувавши цей документ, можна зробити висновок, що він містить низку кроків щодо втілення Україною її євроінтеграційних зобов'язань у галузі транспорту.

Отже, йдеться про впровадження Європейського "зеленого курсу", оновлення громадського транспорту, покращення послуг із перевезення пасажирів тощо.

Фінансувати інфраструктурні проєкти мають як самі підприємства, так і держава з вітчизняними й закордонними інвесторами.

Щодо розвитку залізничної інфраструктури, то тут ситуація дещо гірша. Серед критеріїв, за якими бізнес оцінював розвиток залізничної галузі, найнижчою виявилася оцінка діяльності Укрзалізниці як транспортного монополіста – 2,3 балів з 5-ти можливих, транспортна логістика отримала 2,47 балів, стан законодавства та державної політики оцінили на 2,49 балів, а порівняно найвище респонденти оцінили інвестиційну активність в галузі – на 2,55 балів. Мова йдеться про актуальний показник інфраструктурного індексу, який є прямою вказівкою для залучення капіталів зі сторони інвесторів.

Ще однією виграшною опцією України можуть стати морські перевезення. Найбільш очікувані реформи в галузі, як і раніше, стосуються зниження ставок портових зборів та відрахувань чистого прибутку АМПУ до держбюджету, впорядкування послуг АМПУ, а також створення незалежного транспортного регулятора (НКРТ).

Не менш перспективним напрямком є авіаційна галузь. Про увагу держави до неї свідчить низка регуляторних, фінансових і технологічних кроків. Ухвалена також програма з розвитку вітчизняного авіабудування на 2021-2030 роки із загальним об'ємом інвестицій понад 34 млрд грн.

Для подальшого розвитку авіаційної галузі в Україні, на думку бізнесу, необхідна програма розвитку та модернізації регіональних аеропортів, створення Держфонду для фінансування розвитку аеропортів та реалізація Угоди про спільний авіапростір з ЄС.

Неможливо не помітити тенденцію зростання уваги державної влади до інфраструктури. Це перш за все, стосується автомобільного транспорту, який вже кілька років поспіль є одним із пріоритетів державних програм розвитку. Попри загальний світовий спад попиту на авіаперевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів, авіаційний транспорт отримав стабільно нейтральну оцінку від учасників ринку.

Це може сприйматися як показник відносно ефективної політики держави в авіаційній галузі та зацікавленості ринку в її активному розвитку в Україні. Підсумовуючи, скажу, що Україна таки почала