

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

(3,9 млн. т). Натомість імпорт і транзит скоротилися порівняно з березнем. Вантажобіг становив 6 млрд 441 млн ткм, що на 365 млн ткм перевищує показник березня 2022 року.

Що ж до середньодобового навантаження, то у квітні цей показник становив 295 тис. т, що на 38 тис. т більше, ніж у березні. Найбільше навантажили руди залізної і марганцевої (96,8 тис. т) та кам'яного вугілля (56 тис. т). Зерна — 41,2 тис. т (це майже вдвічі більше, ніж у березні 2022 року). Чорних металів та будівельних вантажів навантажено майже однаково — 15,1 та 15,2 тис. т відповідно.

Звісно, що наведені дані складно порівнювати із показниками відповідного періоду 2021 року, адже військове вторгнення РФ на територію України суттєво вплинуло на роботу залізниці. І основною задачею структури залишається максимально можливе задоволення потреб держави у вантажних та пасажирських перевезеннях з урахуванням ситуації воєнного часу.

УДК 339.188.4

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В УМОВАХ КРИЗИ

TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN CRISIS

докт. екон. наук О.М. Кібік, канд. екон. наук . В.О. Котлубай
Національний університет «Одеська юридична академія»

D. Sc. (Econ.) O. Kibik, PhD (Econ.) V. Kotlubai
National University «Odessa Law Academy»

Протягом тривалого періоду модель постачань та транспортна системи відповідали вимогам функціонування стабільного та передбачуваного світу. Світ докорінно змінився. Розвиток сучасної транспортної системи відбувається в умовах численних криз глобального, регіонального, національного, галузевого рівнів. Транспортні підприємства, які у більшості є елементами критичної інфраструктури, можуть у першу чергу піддаватися руйнівним впливам під час кризи.

Криза у сучасних умовах є небажаним явищем, що може мати непередбачувані масштабні наслідки для економічних агентів різних рівнів та їхніх груп. Лише за останні роки представники різних видів транспорту забезпечували функціонування своїх структур в умовах фінансової кризи 2008 р., міграційної кризи 2015 р., кризи COVID-19 2020 р., кліматичної кризи, що триває протягом тривалого періоду, та війни в

Україні. Наслідки криз можуть бути відмінними для різних видів транспорту та транспортних підприємств. Незважаючи на наявність деяких позитивних наслідків, кризи переважно обумовлюють негативні результати функціонування окремих підприємств, галузей та економічних систем в цілому більш високих рівнів. Переважання негативних наслідків обумовлюється зниженням рівня безпеки самих підприємств та економічних суб'єктів, що є з ними пов'язаними [1]. Прикладом є стан морської галузі та його вплив на результати функціонування економічної системи України в умовах війни. Понад 75 % обробки зовнішнього товарообігу України за мирних часів відбувалося морським шляхом. Через порти проходило понад 90% загального товарообігу. Блокування роботи більшості портових підприємств обумовило колосальні збитки самих бізнес-структур та втрати економіки країни в цілому.

Ушкодження або втрата вантажу, нещасні випадки з пасажирями або представниками транспортних підприємств у будь-який момент процесу транспортування є можливими за звичайних умов. У кризових умовах такі випадки стають більш розповсюдженими. Найбільш критичною, на нашу думку, є ситуація значного скорочення або взагалі відсутності вантажопотоків. Прикладом є ситуація ряду портових підприємств України під час війни. Навіть після відновлення роботи підприємств порушення принципу ритмічності роботи може суттєво знизити ефективність та безпечність роботи таких бізнес-структур. Тим більше, коли кризовий період є тривалим, з'являються альтернативи, які з тимчасових можуть перетворюватися на тривалі. Повернення порушеної системи до стабільного та первісного стану є дуже складною, коштовною справою. Слід зазначити, що іноді таке повернення є взагалі неможливим. Деякі транспортні підприємства навпаки отримують значні додаткові обсяги роботи, до яких не підготовлені потужності підприємств. У короткострокові терміни не є можливим суттєве збільшення потужностей. Робота в умовах максимального завантаження протягом тривалого періоду може обумовлювати аварії та значне виснаження ресурсного потенціалу.

Тривалий час основою формування та розвитку транспортних систем та ланцюжків постачання була концепція ефективності, а не стійкості. Стійкість з одного боку залежить від економічних, екологічних та політичних чинників [2]. З іншого боку чинник стійкості обумовлює економічні та політичні процеси.

Таким чином, підвищення стійкості функціонування транспортної системи та ланцюжків постачання для мінімізації втрат в умовах кризи є актуальним завданням сучасного етапу. Управління діяльністю транспортних підприємств в умовах кризи повинно здійснювати з врахуванням багатьох чинників. Задля забезпечення безпечного та своєчасно транспортування пасажирів та вантажів необхідні точні організаційні процедури та плани дій у надзвичайних ситуаціях чи кризах.

Вони мають гарантувати, що у разі виникнення критичної ситуації наслідки будуть зведені до мінімуму. Здатність до адаптації зараз є надважливою конкурентною перевагою та умовою виживання в динамічній системі відносин.

[1] L.T. Drennan, A. McConnell, A. Stark. Risk and crisis management in the public sector. 2014.

[2] Малий І., Радіонова І., Ємельяненко Л. та ін. Антикризове управління національного економікою: монографія К.: КНЕУ, 2017. 368 с.

УДК 658:656.2

ОСОБЛИВОСТІ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

FEATURES OF ANTI-CRISIS MANAGEMENT OF RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF GLOBAL TURBULENCE

докт. екон. наук О. Г. Кірдіна

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D.Sc. (Econ.) O. H. Kirdina

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

На тлі поглиблення воєнно-політичної нестабільності в Україні і розширення меж локальної військової конфронтації відбувається загострення соціально-економічної кризи в країні, дестабілізація роботи більшості промислових підприємств і подальше скорочення обсягів промислового виробництва, зростання рівня нестабільності та невизначеності бізнес-середовища, що поряд із поглибленням внутрішніх проблем підприємств залізничної галузі призводить до істотного зниження обсягів роботи залізничного транспорту, зокрема вантажних перевезень. Так, наприклад, за першу декаду березня обсяг останніх скоротився майже на 70 % [1].

Наразі залізничний транспорт в більшій мірі зосереджений на виконанні соціально значущих для держави функцій за рахунок здійснення безкоштовних евакуаційних рейсів з небезпечних у більш безпечні регіони і доставку гуманітарної допомоги для населення. Як результат, залізнична компанія недоотримує значну частку доходів і скорочує власні можливості щодо інвестиційного забезпечення стабільної роботи залізничного транспорту. Це вказує на потребу впровадження дієвих антикризових інструментів забезпечення стійкого розвитку