

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту



# МАТЕРІАЛИ

СІМНАДЦЯТОЇ НАУКОВО - ПРАКТИЧНОЇ МІЖНАРОДНОЮ КОНФЕРЕНЦІЇ  
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,  
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(3– 4 червня 2021 р., 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*

*сімнадцятої науково-практичної  
міжнародної конференції*

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

*(3 - 4 червня 2021р. 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., доц., 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).

*Шановал 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).

*Засць Г.П.* асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

*Острроверх Г.Є.* асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

## Зміст

### Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

---

<i>С.В. Панченко</i> Розвиток цифрових транспортних коридорів як основа забезпечення сталого зростання економіки України	11
<i>В. Л. Дикань</i> Індустріальні центри як базис економічного зростання України в умовах транснаціоналізації	13
<i>О.М. Вовк, А.М. Ковальчук</i> Чинники розвитку індустріальних центрів на рівні функціонування підприємств	16

### Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

---

<i>І.В. Берестов, А.В. Колісник</i> Організація транспортування контейнерів залізницею в системі інтермодальних перевезень за принципами логістики	18
<i>Г.Л. Ватуля, В.М. Астахов, О.С. Саяпін</i> Спільне моделювання як метод залучення стейкхолдерів до процесу розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури	20
<i>І.В. Волохова, В.А. Волохов</i> Партнерсько-конкурентні засади мультимодальних перевезень	22
<i>Т.М. Гайворонська, Т.М. Глушенко</i> Об'єкти залізничного транспорту як загроза екологічній безпеці	24
<i>Г.П. Засць, А.А. Токаренко</i> Основні напрямки та перспективи розвитку вагонобудування в умовах кризи транспортної інфраструктури	27
<i>А.О. Каграманян</i> Екологічні переваги розвитку високошвидкісних залізничних перевезень в Україні	30
<i>О.М. Кібік, Ю.В. Хаймінова, К.В. Белоус</i> Логістична інфраструктура в системі управління розвитком транскордонного співробітництва	32

<i>Г. В. Шаповал, М.С. Міщенко, М. О. Шулаков</i> Підвищення ефективності використання інфраструктури пасажирських комплексів при впровадженні швидкісного руху поїздів	62
---	----

**Секція «Логістичні технології на підприємствах транспорту і промисловості»**

---

<i>Т.М. Glushenko, Y.O. Krykhtina, I.V. Palamarchuk</i> Current trends of efficient logistics development	65
<i>О.Г. Дейнека, Л.О. Позднякова, В.В. Котик</i> Особливості логістичного підходу у сучасних умовах впливу коронавірусної пандемії	66
<i>О.А. Ischuka, D.V. Lomotko</i> Simulation of customs clearance work using logistic information flow	69
<i>В.І. Копитко</i> Підвищення ефективності транспортно-логістичного співробітництва з ЄС	71
<i>Є.І. Куш</i> Формування ефективних міських логістичних систем	72
<i>Д.В. Ломотько, О.М. Озар, Д.С. Козодой, М.Д. Ломотько</i> Перспективи «зеленої» логістики при мультимодальних перевезеннях за участю залізниць	76
<i>Д. В. Ломотько, Г. О. Примаченко</i> Вплив транспортної інфраструктури на діяльність мультимодальних транспортних систем	79
<i>О.С. Крашенінін, Д.О. Мацегора</i> Управління запасами на локомотиворемонтних підприємствах	82
<i>А.Г. Овчаренко</i> Поняття транспортно-логістичних послуг	84
<i>Г. О. Примаченко, В. В. Дідусенко, М. А. Соколенко, А. О. Шапка</i> Заходи щодо вдосконалення логістичних технологій на підприємствах транспорту і промисловості	87

$$B_i^{nn} = t_{\text{мех-ком.осм.}_i}^{nn} + t_{\text{расф.сост.}_i}^{nn} + u_i W_{\text{оэс.мех-ком.осм.}_i}^{nn} + u_i W_{\text{оэс.расф.сост.}_i}^{nn} \quad (3)$$

Thus, if a logistics information system is created, with the help of which it will be possible to obtain information about customs cargo in advance, it will reduce the unproductive idle time of wagons and reduce the re-sorting of wagons. As a result, to maintain the competitiveness of railway transport [5], it is planned to introduce an electronic system of preliminary information on the implementation of customs formalities.

[1] Еремеева, Л.Э., Транспортная логистика: учебное пособие / Л.Э. Еремеева; Сыкт. лесн. ин-т. – Сыктывкар : СЛИ, 2013. – 260 с.

[2] Zaripov, R., Gavrilovs, P. Research opportunities to improve technical and economic performance of freight car through the introduction of lightweight materials in their construction (2017) Procedia Engineering, 187, 22-29 p.

[3] Zaripov, R., Gavrilovs, P. Assessment of the economic efficiency of modernization of railway wagons (2020) Transport Means - Proceedings of the International Conference, 2020-September, 906-909 p.

[4] Ischuka, O., Lomotko, D., Eiduks J. modelling of technology of disassembling and assembling of freight trains at marshalling yard (2020) Transport Means - Proceedings of the International Conference, 2020-September, 463-468 p.

[5] Ischuka, O., Lomotko, D., Gavrilovs, P., Freimane, J. Improvement of technology of operation for Daugavpils marshalling station by building the new receiving yard (2019) Transport Means - Proceedings of the International Conference, 2019-October, 841-846 p.

УДК 658.7:339.92

## ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА З ЄС

## INCREASING THE EFFICIENCY OF TRANSPORT AND LOGISTICS COOPERATION WITH THE EU

*Докт. екон. наук В.І.Копитко<sup>1</sup>*

<sup>1</sup>Одеська національна академія зв'язку імені О.С. Попова (м. Одеса)

*D. Sc. (Econ.) V.I. Kopytko<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> O.S. Popov Odessa National Academy of Telecommunications (Odessa)

Транспортно-логістичне співробітництво є важливим фактором поглиблення міжнародного та суспільного поділу праці та міждержавних інтеграційних зв'язків. Поглиблення кооперації зумовлює адаптацію транспортно-логістичного співробітництва як транспортної складової щодо забезпечення якісного функціонування міжнародних економічних відносин. Транспортно-логістична галузь також може стати одним з

основних факторів інтеграції України в структури ЄС, створивши сприятливі організаційно-економічні умови для транзитних перевезень, враховуючи наявне географічне розташування і є однією з передумов нарощування транзиту територією, конкурентною перевагою якої вже сьогодні є швидкість перевезення і мультимодальна опція доставки.

Одна з основних конкурентних переваг національної економіки України знаходиться в площині реалізації її транзитного потенціалу. Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку транспортної інфраструктури. В умовах агресивної політики Росії по відношенню до України (анексія Криму, військові дії на сході, перешкоджання судноплавству в Керченській протоці та Азовському морі) і з урахуванням ратифікації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, питання розвитку пріоритетних МТК є актуальним та стратегічно важливим для України[1].

Територією України проходять чотири Критських МТК (Пан-європейський № 3, № 5 № 7, № 9), а також МТК Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море), Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), ЧЕС (Чорноморське економічне співробітництво), Європа – Азія, ГУАМ. існують необхідні передумови для ефективного використання Україною її транзитного потенціалу та розвитку логістичної інфраструктури. Однак, на думку окремих експертів, рівень використання транзитного потенціалу складає лише 60 %, а доходи від транзиту і комплексу пов'язаних з ними послуг складають біля 6–10 % ВВП [2].

Сучасний процес доставки вантажів не обмежується виключно лінійним переміщенням, тобто транспортуванням з пункту відправлення в пункт призначення. Глобальна виробнича трансформація ускладнила маршрути доставки, що призвело до необхідності пошуку більш системних і мережевих рішень для координації етапів виробництва із залученням супутніх операцій. Міжнародні перевізники виконують логістичні функції в рамках транспортно-експедиційного обслуговування. Існуючий ринок міжнародних перевезень формувался протягом останніх років і представлений підприємствами різними за чисельністю парку транспортних засобів, за формою власності, за обсягами виконуваних послуг. Процес розвитку ринку міжнародних перевезень в регіонах України буде визначати тенденція зростання рівня конкуренції. Значна частина перевізників оцінює своє становище на ринку як стійке. Основними факторами, що негативно впливають на діяльність вітчизняних міжнародних перевізників, є високі ціни на транспортні засоби, значні простой рухомого складу на прикордонних переходах і пунктах митного контролю, високі митні збори, податки і збори на імпортований рухомий склад.

В умовах інтеграції України в ЄС відбувається зміна структури транспортних ринків. Це проявляється, перш за все, в посиленні координації та взаємодії різних видів транспорту, прискорення доставки вантажів. Завданням транспортно-логістичного комплексу в сучасних умовах є не тільки перевезення вантажів, але і максимальне задоволення вимог клієнтів шляхом надання всього комплексу послуг з транспортного обслуговування. Використання логістичного управління в умовах ринку дозволяє створити нову систему відносин для забезпечення зовнішньоекономічної діяльності країни.

Підвищення конкурентоспроможності товарів, формування раціональної структури експорту та імпорту тісно пов'язані з розвитком транспортного комплексу та ефективністю його використання. Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності передбачає, крім використання сучасних технологій доставки вантажів, чітке знання потреб ринку користувачів міжнародних транспортних послуг. Сформована ринкова кон'юнктура визначає вимоги клієнтури до перевезень зовнішньоторговельних вантажів, на основі яких здійснюється її взаємодія з перевізником і дозволяє найбільш ефективно здійснювати функцію збуту учасниками зовнішньоекономічної діяльності.

[1] Філатов С.А.1 , Єрусланов А.А. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток інфраструктури України/Вчені записки Університету «КРОК» №1 (53), 2019, С.27-35.

[2] Бакаєв О. О., Пирожков С. І., Ревенко В. Л. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему. URL : [http://tourlib.net/statti\\_ukr/karpan.htm](http://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm).