



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ



**СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ**



**ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ
УНІВЕРСИТЕТ**

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
III-ї МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«ТРАНСПОРТ: НАУКА ТА ПРАКТИКА»**

16 травня 2024 р.



Україна, Київ – Одеса

УДК 629.423.2:656.073(477)

Лючков Д.С., к.т.н., доцент

Довженко А.О, аспірант

Український державний університет залізничного транспорту

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО РОЗШИРЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЗАЛІЗНИЧНИМИ КОМПАНІЯМИ

***Анотація.** Отримання нових джерел надходження фінансових ресурсів може бути досягнуто за умов суттєвого розширення сфери логістичної діяльності "Укрзалізниці", входження його в нові сегменти транспортного ринку на основі створення нетрадиційних (гібридних) транспортних систем, докорінної реконструкції і перепрофілювання малодіяльних шляхів сполучення та суттєвого розширення комерційно – сервісних функцій його структурних підрозділів. Для обґрунтування такої концепції доцільно глибше розглянути причини структурних змін в світовій економіці протягом останніх півстоліття та їх наслідки для транспортної.*

Проблематика. Відомо, що основною та вкрай невідкладною проблемою подальшого стабільного функціонування вітчизняного залізничного транспорту на ринку транспортних послуг є радикальне поліпшення фінансово – економічного стану галузі. Вирішення проблеми отримання додаткових фінансових ресурсів потребує комплексного підходу, одним із напрямків якого є пошук шляхів урізноманітнення діяльності залізничної галузі. Це обумовлено змінами в економіці України, які пов'язані з виникненням кризових явищ, скороченням обсягів виробництва, утворенню нових кооперативних зв'язків між суб'єктами господарювання, зміною пріоритетів в експортно – імпортої політиці, переорієнтацією виробників на інші ринки товарів тощо і, як наслідок, зменшення обсягів залізничних перевезень і довжини маршрутів.

Основний текст. Слід зазначити, що до теперішнього часу національний залізничний транспорт функціонує переважно на засадах, що створювались ще за радянських часів в умовах екстенсивного розвитку директивно – планової

економічної формації, коли пріоритетною задачею залізниці було перевезення масових, переважно сировинних вантажів на великі відстані. Проте, стрімкий перехід країн Заходу в історично новий постіндустріальний етап розвитку характеризувався структурною перебудовою їх економік в бік швидкого зростання малого і середнього бізнесу, що, в свою чергу, принципово змінило вимоги вантажовласників до організації та якості транспортного обслуговування.

Проведено попередні дослідження можливості і доцільності реалізації проектів в сукупності означених напрямів диверсифікації діяльності ПАТ "Укрзалізниця".

1. Можна стверджувати, що практичне здійснення робіт відповідно до першого напрямку (вантажний тролейбус гібридного типу з комбінованою тяговою системою двигунів) не викликає серйозних техніко – технологічних труднощів. На підтвердження цього слід зазначити, що є великий вітчизняний досвід виробництва вантажних тролейбусів.

Оцінюючи актуальність і перспективність організації вантажних міжрегіональних тролейбусних перевезень, проведено дослідження технічної можливості та економічної доцільності організації перевезення контейнерів і штучних вантажів вантажними тролейбусами за принципом "від дверей до дверей" по маршруту Одеса – Київ в обох напрямках.

Вибір даного напрямку обумовлено економічними взаємозв'язками Одеси та Києва. Одеса – вікно імпорту в Україну, Розрахунки економічного ефекту від використання тролейбусних і залізничних видів транспорту показують, що за розрахунковий період в десять років (орієнтовний строк служби тролейбусів), економічний ефект від залізничних перевезень становитиме 271,9 млн. грн., а від перевезень вантажним тролейбусом очікується в розмірі 394,1 млн. грн., що в 1,45 рази більший, тому даний проект має інвестиційну та економічну привабливість. Одноразові витрати на електрифікацію маршруту Одеса-Київ в

обох напрямках і закупку партії вантажних тролейбусів складуть 1759,2 млн. грн.. Термін окупності проекту становить 4 роки.

2. У відповідності з другим напрямом диверсифікації діяльності "Укрзалізниці", реальним шляхом збільшення обсягів вагонних перевезень залізницею контейнерних, штучних вантажів і товарів, які швидко псуються, невеликими партіями з пасажирською швидкістю та мінімальним перевантаженням, тобто за принципом "від двері до двері" є використання секційних електропоїздів. Для цього існують необхідні (а, можливо, і достатні) організаційні та технічні можливості інфраструктурного характеру та відповідний вітчизняний рухомий склад, здатний виконувати такі перевезення.

В теперішній час існує значний резерв пропускної спроможності залізничної інфраструктури, що дозволяє безперешкодно виділяти нитки графіку для організації таких перевезень. Слід зауважити, що можливе зменшення кількості електропоїздів для приміських пасажирських перевезень доцільно компенсувати впровадженням приміських автобусних маршрутів, що можуть забезпечуватися ПАТ «Укрзалізниця». Крім того, організація такої транспортної системи буде мати позитивні загальнодержавні наслідки як суто економічного, так і екологічного характеру, а саме, по – перше, це стримуватиме використання важковагового автотранспорту, який є основною причиною руйнації українських автомобільних доріг; по – друге, дозволить зменшити шкідливі викиди в атмосферу продуктів горіння дизельного палива.

3. У відповідності з третім напрямом диверсифікації діяльності ПАТ "Укрзалізниця" (реконструкція малодіяльних залізничних ділянок в автомобільні дороги) досліджена можливість будівництва автомобільної дороги на базі малодіяльної ділянки залізниці Чорноморськ – Одеса з виходом на автомагістраль Одеса – Київ для перевезення контейнерів і штучних вантажів автотранспортом і вантажними тролейбусами, приналежності "ПАТ Укрзалізниця".

В ході роботи проведено техніко-економічне обґрунтування доцільності реконструкції зазначеної малодіяльної залізничної ділянки, а саме, визначено необхідні капітальні вкладення в перепрофілювання ділянки, її електрифікацію, придбання вантажних тролейбусів (виходячи з існуючих обсягів перевезень по даній ділянці), розраховані експлуатаційні витрати і показники економічної ефективності .

4. У відповідності з четвертим напрямом (створення регіональних транспортно – постачальницьких кластерів в складі "ПАТ Укрзалізниця"), пропонується створення на базі філій ПАТ «Укрзалізниця» регіональних транспортно-постачальницьких кластерів, які створять умови для розширення сфери їх комерційної діяльності, забезпечуючи виконання таких логістичних функцій:

- постачання матеріально – технічних ресурсів відповідно до замовлень суб'єктів господарської діяльності регіону;

- створення складів оптової торгівлі матеріально – технічними ресурсами та організація їх доставки споживачам;

- створення мережі магазинів роздрібної торгівлі будівельними матеріалами, товарами побутового призначення, товарами сільськогосподарського виробництва та переробки;

- організація доставки замовнику продукції, виробленої в регіоні (за заявками виробника або замовника).

Безумовно, проведені ініціативні дослідження мають концептуальний характер і потребують більш глибокого розгляду та відповідного техніко – економічного обґрунтування. Проте, отримані попередні результати дозволяють зробити оптимістичний висновок щодо можливості та доцільності практичної реалізації означених напрямів диверсифікації роботи ПАТ «Укрзалізниця», що дасть поштовх до перетворення його в потужний національний багатопрофільний логістичний концерн холдингового типу з високою ступеню конкурентоспроможності на ринку перевезень.

Висновок. На наш погляд, отримання нових джерел надходження фінансових ресурсів може бути досягнуто за умов суттєвого розширення та урізноманітнення сфери логістичної діяльності залізничної компанії, входження його в нові сегменти транспортного ринку на основі створення нетрадиційних (гібридних) транспортних систем, докорінної реконструкції та перепрофілювання малодіяльних шляхів сполучення та суттєвого розширення комерційно – сервісних функцій його структурних підрозділів.

Це вимагає комплексного підходу й, на нашу думку, вже найближчим часом доцільно сконцентрувати зусилля на наступних напрямках:

1. Використання залізничною компанією вантажних тролейбусів з комбінованою тяговою системою двигунів для прискорених магістральних і місцевих перевезень контейнерних і штучних вантажів.

2. Використання електропоїздів зі змінною кількістю секцій і комбінованою системою двигунів, що забезпечить можливість перевезення контейнерних і штучних вантажів з пасажирською швидкістю на магістральних і місцевих лініях, а також їх автономний рух на не електрифікованих під'їзних коліях.

3. Реконструкція малодіяльних залізничних ділянок в автомобільні дороги для обслуговування невеликих вантажопотоків безрейковими транспортними засобами залізничної компанії".

4. Створення на базі ПАТ "Укрзалізниця" регіональних транспортно-постачальницьких кластерів, що забезпечують постачання, зберігання та реалізацію матеріально – технічних ресурсів суб'єктам господарювання.

L_DS@ukr.net

ЗМІСТ

Секція 1. ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ, ТЕХНОЛОГІЇ ТА ЛОГІСТИКА

Шпак Н.Г., Літачевський В.В. ДОСЛІДЖЕННЯ ЯКОСТІ
ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ 4

Сумець О.М. АВТОМАТИЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ:
АКТУАЛЬНІСТЬ І ПРАКТИЧНА ЗНАЧУЩІСТЬ ДЛЯ МАЛИХ ТА
СЕРЕДНІХ ПІДПРИЄМСТВ 9

Kichkina O., Kichkin O., Vodolazkyu A. FEATURES OF REFRIGERATED
TRANSPORT OF A TRANSPORTATION COMPANY IN THE USA USING
AN INTELLIGENT AUTOMATED TEMPERATURE MANAGEMENT
SYSTEM 12

Кириллова О.В., Магамадов О.Р., Павлова Н.Л. СУЧАСНИЙ СТАН І
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ НАУКИ ВНУТРІШНЬО
ПОРТОВОГО ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ 15

Кічкіна О.І., Хитрик В.А. АНАЛІЗ ВАРІАНТІВ МАРШРУТІВ
ПОСТАЧАННЯ ВАНТАЖІВ З КИТАЮ В УКРАЇНУ 22

Клюєв С.О., Кузнецов Д.Г. ТРЕНДИ ТА ЗАКОНОМІРНОСТІ
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ 27

Корнієць Т.Є., Смаркалова А.К. ПРО ПИТАННЯ ДОКУМЕНТАЦІЙНОГО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ НЕЗАЛЕЖНИХ ІНСПЕКЦІЙ НА
МОРСЬКОМУ ТЕРМІНАЛІ 32

Ломотько Д. В., Афанасова О.Ф., Кудряшов Д.В. ЛОГІСТИЧНИЙ
ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ СУЧАСНИХ ПОТРЕБ КЛІЄНТУРИ У
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГАХ..... 36

Митрофанова І. І., Лопан Д.С., Прохорченко А. В. УДОСКОНАЛЕННЯ
ПРОЦЕДУР РОЗПОДІЛУ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛУ НА ОСНОВІ МАКРОАНАЛІЗУ

ВЗАЄМОЗАЛЕЖНОСТІ РУХУ ПОЇЗДОПОТОКІВ ДО ПОРТОВИХ ТЕРМІНАЛІВ.....	40
Мурад'ян А.О., Демидюков О.В. СПЕЦИФІКА ОБРОБКИ ВАНТАЖІВ ТА СУДЕН У ПОРТАХ ВЕЛИКОЇ ОДЕСИ В УМОВАХ ВОЄННИХ РИЗИКІВ....	42
Павловська Л.А. ОГЛЯД СУЧАСНИХ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ТРЕНДІВ У МОРСЬКІЙ ІНДУСТРІЇ.....	47
Примаченко Г.О., Шульдінер Ю.В., Примаченко С.М. ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНІ ДОСЛІДЖЕННЯ МОДЕЛІ ЗДІЙСНЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ	52
Прохорченко Г.О., Серeda Д.Д. УДОСКОНАЛЕННЯ НАУКОВИХ ПІДХОДІВ ДО АНАЛІЗУ СТАНУ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	55
Прохорченко Г.О., Шрамко А.М., Серeda Д.Д. УДОСКОНАЛЕННЯ КРОС-КОРДОННИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ОСНОВІ ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДУ ОПТИМАЛЬНИХ РІШЕНЬ.....	58
Тихонін В. І., Тихоніна І. І. МЕТОДИКА ФОРМУВАННЯ ПАКЕТІВ З ШВЕЛЕРА.....	61
Verzun O, Rossomakha O. ABSTRACT FOR PLANNING OF BALLAST VOYAGE FOR DFDE LNG TANKER	66
Судник Н.В., Софронов А.І. ОГЛЯД ФРАХТОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ.....	70
Неженцев А.Б. МОДЕЛЮВАННЯ ВТРАТ ЕНЕРГІЇ МОСТОВИХ КРАНІВ ПРИ ПІДЙОМІ ВАНТАЖІВ	74
Пітерська В.М. ПРОЕКТНО-ОРІЄНТОВАНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПОРТОВИХ ПОСЛУГ У СИСТЕМІ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ.....	79
Рагулін С.В. АНАЛІЗ ІСНУЮЧИХ СИСТЕМ ФОРМУВАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЇ ГОТОВНОСТІ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН	82

Коробкова О.М., Коробкова З.С. МИТНА ЛОГІСТИКА ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ.....	88
Никончук В.М, Мартинюк С.П. СУХИЙ ПОРТ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ ЕЛЕМЕНТ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ВІЙНИ.....	93
Нестеренко Г. І., Музикін М. І., Бібік С. І., Щербина Р. С. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ВЗАЄМОДІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ.....	97
Лючков Д.С., Довженко А.О. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО РОЗШИРЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЗАЛІЗНИЧНИМИ КОМПАНІЯМИ.....	100
Ларіна І.М., Решетков Д.М. ШЛЯХИ ДО ДЕКАРБОНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ: ДОСВІД ЄС.....	105
Русанова С.С., Перепічко М.Є. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТА РЕЛОКАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ В ІНДУСТРІАЛЬНІ ПАРКИ УКРАЇНИ.....	109
Ромах В.Л. ЗАСАДИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПОРТОВИХ ПОСЛУГ.....	112

Секція 2. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ТА БЕЗПЕКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Гончарук І.П., Головань А.І. ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЇ БЛОКЧЕЙН ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ КІБЕРБЕЗПЕКИ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	116
Корякін К.С., Чеча О.П., Вільшанюк М.С. АНАЛІЗ ЗАСОБІВ КОНТРОЛЮ НАДІЙНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СУДНОВИХ РАДІОНАВІГАЦІЙНИХ ЗАСОБІВ ТА СИСТЕМ	121
Кучеренко В.Ю. МЕТОДИ ТА МОДЕЛІ ЗМЕНШЕННЯ РІВНЯ ГІДРОАКУСТИЧНИХ ШУМІВ СУДНА	125
Заверкін О.В., Кузьменко С.В., Климаш А.О., Марченко Д.М. СКЛАДОВІ ЕКОНОМІЧНОГО ЕФЕКТУ ВДОСКОНАЛЕННЯ КООРДИНАЦІЇ ТА ВЗАЄМОДІЇ ОРГАНІВ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА	131