

проходження вантажів через митну територію у Південно-Східній Англії. Вказаний Центр замикається ризиками Королівської митної та акцизної служби Великобританії, що має єдину базу даних, яка пов'язана з базами даних інших правоохоронних та контролюючих органів країни. Велика частина перевезених вантажів походить з країн Європейського Союзу. При перевезенні таких вантажів відсутня митна декларація, а представляються лише транспортні та комерційні документи, які містять дуже обмежений перелік інформації з того, що необхідно для проведення ефективного митного контролю. В такій ситуації непорушна є інформація від інших контрольних органів, яка отримується завдяки організації єдиної бази даних.

Вхідна інформація аналізується автоматизованою системою визначення рівня ризику, яка в результаті видає кінцевий коефіцієнт рівня ризику, що базується на оперативному (в режимі он-лайн) підключенні митного інспектора до центрального комп'ютерного комплексу та отриманні автоматичного рішення, на базі якого побудовані всі його подальші дії. Інспектор візуально переглядає випадки виявлення високого або близького до високого рівня ризику, при необхідності переглядає деталі аналізу показників (які індикатори присвоюють високий рейтинг ризику) та приймає рішення про необхідність застосування заходів щодо мінімізації ризиків. Якщо співробітник центру вважає необхідним прийняти заходи з мінімізації ризику, то в спеціальному текстовому вікні програми він вказує, які саме дії рекомендується провести інспектору оглядової групи. Наприклад, провести опитування водія вантажівки, за результатами опитування прийняти рішення про необхідність проведення огляду товарів.

Таким чином (при впровадженні досвіду західних держав) система управління ризиками в портах України повинна прийти на зміну тотальному 100-відсотковому контролю і буде тим дієвим механізмом, який спрямований на забезпечення інтересів усіх учасників митних правовідносин - як держави, так і суб'єктів ЗЕД.

Список використаних джерел

1. Костин А. А. Система управления рисками при осуществлении таможенного контроля : учеб. для студ. высш. техн. учебн. заведений / А. А. Костин. - СПб. : Интермедия, 2014. – 222 с.
2. Афонин П. Н. Управление рисками в таможенном деле / Д. Н. Афонин, А. Ю. Лямкина. - СПб. : Интермедия, 2017. - 278 с.
3. Афонин П. Н. Информационные таможенные технологии / П. Н. Афонин. – СПб. : Троицкий мост, 2012. – 350 с.
4. Полухин И. В. Система управления рисками в работе таможенных органов / И. В. Полухин, Н. С Крайденко // Сибирский государственный аэрокосмический университет. – 2011. – С. 211.
5. Морозов Н. В. Минимизация рисков в таможенных органах Украины [Электронный ресурс] / Н. В. Морозов // Режим доступа: <http://www.prognoz.ru/expert/material/8343>. - Загл. с экрана.
6. Стратегия развития системы управления рисками в Украине до 2022 года [Электронный ресурс] // РБК-Україна. – Режим доступа: <https://www.rbc.ua/rus/news/kabmin-utverdil-strategiyu-razvitiya-sistemy-1514450652.html>. - Загл. с экрана.

УДК 656.222:658.519

РОЗШИРЕННЯ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

*Альошинський Є.С., д.т.н, професор,
Сохацька В.К., магістр,
Юхта О.С., магістр,
Даниленко Д.В., магістр (УкрДУЗТ)*

На даний час залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає

зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

Після введення в Україні в 2017 році безвізового режиму з Євросоюзом, значно збільшився попит на міжнародні залізничні перевезення. Збитковість діяльності залізниць підштовхує до необхідності диверсифікації ринку пасажирських перевезень. Одним з найбільш перспективних напрямів вирішення наведених проблем є диверсифікація діяльності залізничного транспорту на ринку послуг туристичних пасажирських перевезень.

Останнім часом в Україні все більшої популярності набувають туристичні подорожі в напрямку країн Прибалтики (Литви, Латвії та Естонії) та далі до скандинавських країн (зокрема Фінляндії, Швеції, Данії та Норвегії). На сьогодні ці регіони виглядають для українських мешканців доступними тільки з використанням повітряного та частково автомобільного/автобусного сполучення. Зв'язок із країнами Скандинавії зараз добре налагоджений з використанням поромних переправ з Клайпеди, Риги, Вентспілса й Талліну тощо. Тому дане дослідження обмежуються дослідженням зв'язку України лише з Прибалтійськими країнами (з можливістю подальшого використання поромів).

Проведено маркетингове та логістичне дослідження проектних варіантів маршрутів між Україною та Прибалтикою. Виявлено 15 основних факторів, які враховували би потенційні пасажирів при плануванні подорожі за будь-яким із запропонованих варіантів маршруту (вартість перевезення, доступність, час в дорозі, кількість пересадок в маршруті, комфортність та інші). Виконано математичну постановку задачі дослідження, що отримала вигляд цільової функції, спрямованої на максимізацію критерію привабливості маршруту.

З використанням бального методу виконано рейтингування всіх можливих варіантів маршруту перевезення пасажирів в напрямку Україна – Прибалтика. Це надало можливість відсіяти менш привабливі для потенційних користувачів транспортною послугою варіанти маршрутів.

Побудовано імітаційну модель, що

базується на принципах методу аналізу ієрархії (МАІ). Проведено моделювання процесу оцінки вагомості кращих з запропонованих потенційних варіантів маршруту перевезення. Виявлено, що найбільш привабливим варіантом маршруту став варіант, який передбачає перевезення з використанням швидкісного поїзду Інтерсіті+ на маршруті Київ – Мінськ – Вільнюс з подальшою пересадкою на автобус Вільнюс – Рига.

Проведено визначення економічної привабливості обраного проекту маршруту перевезень з використанням швидкісного поїзду КВСЗ Тарпан. Термін окупності проекту складатиме 7 років.

Список використаних джерел

1. Поезд пяти столиц: преемник советской "Чайки"? [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://periskop.livejournal.com/1719253.html>
2. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ecolines.net/ru/ru/booking-search.html>
3. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.tutu.ru/poezda/rasp_d.php?nnst1=2400000&nnst2=2500000&no_gt=1
4. Альошинський, Є.С. Основи транспортного маркетингу та логістики [Текст] / Є.С. Альошинський, Є.І. Балака, Ю.В. Шульдінер // Конспект лекцій з дисципліни «Транспортний маркетинг та логістика». Частина 1. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. – 58 с.

УДК 656.223

ФОРМУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ДОСТАВКИ КОНТЕЙНЕРНИХ ВАНТАЖІВ З ВИКОРИСТАННЯМ КОГНІТИВНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,
Ломотько М.Д., студент (УкрДУЗТ)*

Однією з головних є тенденція до розвитку міжнародної транспортної системи в бік зростання контейнерних перевезень. В