

Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»

цьому процесі, як правило, знаходиться на невисокому рівні.

Враховуючи становище, що склалось в галузі, можливо сказати, що більшість вантажів у контейнерах передаються з морського або автомобільного на залізничний транспорт, частка «прямого» варіанта перевантаження досягає 50%. Регулювання цього вантажопотоку є важливим ринковим інструментом підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі.

Підвищити ефективність роботи перевантажувального залізничного вузла запропоновано за рахунок впровадження комплексної інформаційно-керуючої системи станції, філії та головного центру транспортного сервісу.

За даними Укрзалізниці обсяги перевезень контейнерів за 11 місяців 2014 року зросли на 6,8% у порівнянні із 2013 роком. Перевезення контейнерів у складі контейнерних поїздів становлять 40% від загального обсягу перевезених контейнерів територією України.

Враховуючи можливість використання потенціалу ринку транспортних послуг, перспективним є напрямок проведення роботи щодо залучення додаткових вантажопотоків на територію України.

Ця робота стосується різних напрямків діяльності залізниць: гнучкої тарифної політики, впровадження нових інформаційних технологій, технічного переозброєння, удосконалення прикордонних переходів та технології перевізного процесу в цілому, тощо.

Проведені дослідження дозволяють зробити висновок про те, що низький рівень адаптації в структурах транспортної галузі є одним з головних чинників зниження якості транспортного обслуговування на залізницях України. Підвищити якість роботи можливо на основі зменшення невизначеності на транспортному ринку в районі тяжіння транспортних вузлів за рахунок прогнозування найбільш важливих показників обсягів перевезень у межах відповідних інформаційно-керуючих систем.

УДК 656

***В.С. Наумов, О.Г. Холева
V.S. Naumov, O.G. Cholic***

SYSTEM INDICATORS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT WHILE DRIVING ENTERPRISES

СИСТЕМА ПОКАЗАТЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

Современные транспортные предприятия функционируют в условиях сложной логистической макросистемы – рынка транспортных услуг. Это обуславливает наличие конфликтных ситуаций между субъектами рынка, связанных с их различными экономическими интересами и целями. Формирование стратегий поведения предприятий позволяет определить такие наборы услуг, значения цен на эти услуги, организационные структуры, используемые технологии обслуживания, которые позволяют достичь желаемых целей на рынке. С другой стороны, рынок транспортных услуг является социально-экономической системой, поэтому модели

формирования стратегий субъектов рынка должны определять такие направления деятельности пред-приятий, которые, по крайней мере, не оказывают негативного воздействия на человека и окружающую среду. Современной парадигмой в управлении сложными социальными и технологическими системами является концепция устойчивого развития.

В настоящее время не существует общепризнанного и однозначного подхода к определению индикаторов устойчивого развития, поэтому данную задачу можно определить как основную при разработке

Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»

підходів к управленію устойчивим розвитком транспортних підприємств.

Применение концепции устойчивого развития и ее реализация при управлении транспортными предприятиями подразумевает, в первую очередь, учет экологической и социальной составляющих процессов их функционирования, а также внедрение ресурсосберегающих технологий.

УДК 656

Предложенная система индикаторов устойчивого развития транспортных и экспедиторских предприятий позволяет учесть основные результаты их функционирования как элементов макрологистических систем, а также является базовым инструментом для формирования стратегий устойчивого развития предприятий на рынке транспортных услуг.

Н.В. Пономарьова
N.V. Ponomarova

МУЛЬТИАГЕНТНІ СИСТЕМИ В ЛОГІСТИЦІ

MULTIAGENT SYSTEMS IN LOGISTICS

Характерним явищем, що супроводжує глобалізацію світової економіки, є часті зміни попиту споживачів, що істотно впливають на виробника, що поставляє свою продукцію в різні географічні регіони. Високу ефективність виробництва в сучасному світі можуть забезпечити лише гнучкі й мобільні розподілені виробництва, що забезпечують швидку реакцію на запити споживачів. Сучасні системи логістики, що забезпечують потрібні реакції шляхом оптимального перерозподілу фінансових, матеріальних і інших ресурсів, у цих умовах виявляються занадто централізованими і, як наслідок, занадто жорсткими, щоб упоратися з постійно змінними обсягами та складом зовнішніх і внутрішніх потоків замовлень.

УДК 656

На рішення цієї проблеми спрямована нова мультиагентна технологія, що дозволяє побудувати зовсім децентралізовані системи виробництва й збуту, які можуть бути використані як для моделювання, так і для планування й керування системами виробництва й збуту.

У даному підході кожному замовленню і кожному готовому елементу продукції відповідає свій інтелектуальний агент, а головною особливістю такої системи стає здатність забезпечувати знаходження відповідності між замовленнями й готовою продукцією.

Такий підхід реалізує основні принципи холізму, при яких централізована структура замінюється взаємодією автономних модулів, здатних до динамічної взаємодії.

К.Г. Ковцур
K.G. Kovtsur

РЕЗЕРВУВАННЯ ПРОВІЗНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ ПАРКУ АВТОМОБІЛІВ ЯК СПОСІБ КОМПЕНСУВАННЯ КОЛИВАНЬ ПОПИТУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ

BACK-UP OPPORTUNITIES FREIGHT CAR FLEET AS A WAY OFFSET FLUCTUATIONS IN DEMAND FOR TRANSPORTATION

До недавнього часу логістичний ланцюг постачання роздрібних торговельних мереж зазнав значних змін. Головною особливістю є зростання контролю роздрібних торговельних

мереж над усім процесом доставки. Пояснюється це тим, що несвоєчасність виконання замовлення або неповне його виконання призводить до зменшення доходу