

УДК 656.073:004.91

**УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ  
ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РИНКУ  
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,  
Запара Я.В., к.т.н., доцент,  
Арсененко Д.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

Розглянемо систему вантажних перевезень на залізницях, до якої входять вантажовідправник, перевізник, транспортно-логістичний центр та оператори вантажних вагонів.

Для вирішення задачі узгодження потреб і можливостей для забезпечення заданного обсягу перевезення у конкретних типах вантажних вагонів введемо множину  $U$ , яку будемо називати множиною цільового призначення системи. Для множини  $U$  розглядаємо певний вектор  $u \in U$ , який буде називатись вектором замовлень на перевезення вантажів конкретними типами вагонів, які повинна виконати перевізник.

Основні можливості вагонних операторів можливо описати за допомогою області  $D_e^0 \in U$ . Можливості перевізника задаються областю  $D_n^0 \in U$ . Метою системи є задоволення потреб вантажовідправників, які можуть бути задані множиною  $D_z^0 \in U$ . Критеріями функціонування системи є множина векторів  $\overline{\Omega}_0 = \{\overline{F}_1, \overline{F}_2, \overline{F}_3, \overline{F}_4, \overline{F}_5\}$ , де складові є певними завданнями:  $\overline{F}_1$  - мінімізація витрат на ремонт,  $\overline{F}_2$  - мінімізація витрат на пробіг вагонів,  $\overline{F}_3$  - мінімізація витрат на утримання інфраструктури,  $\overline{F}_4$  - підвищення якості виробничих потужностей (в тому числі і інформаційних),  $\overline{F}_5$  - підвищення якості виконання заявок на перевезення.

В тому випадку, коли для множин стає вірним  $D_e^0 \cap D_n^0 \cap D_z^0 = \emptyset$ , виникає задача коригування - розширення множин  $D_e^0, D_n^0, D_z^0$  за рахунок додаткових інвестицій в рухомий склад, в ремонт рухомого складу, в покращення організації експлуатаційної роботи, в залізничну інфраструктуру та збільшення її пропускної спроможності, тощо.

Запропонований принциповий підхід до формування ефективних рішень управління розвитком системи полягає у тому, що до множини

критеріїв  $\overline{\Omega}_0$  застосовується метод поступок, а по відношенню до кожної складової  $\{\overline{F}_1, \overline{F}_2, \overline{F}_3, \overline{F}_4, \overline{F}_5\}$  - метод обмежень, що дозволяє отримати сприятливі узгоджені рішення усіх учасників перевізного процесу.

Таким чином, ефективна робота усіх учасників перевізного процесу можлива в першу чергу на базі логістичних підходів, що дасть можливість бути рівноправними учасниками у сфері організації та функціонування вантажних перевезень на ринку транспортних послуг.

УДК.656.078.1

**ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В СВІТОВУ  
ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ**

*Мкртичян О.М., асистент,  
Зорін А.В., старший викладач (УкрДУЗТ)*

Одним з важливих чинників функціонування економіки країни та інфраструктурної базою її стійкого зростання є транспортна система. В умовах глобалізації розвиток ефективно працюючих транспортно-комунікаційних систем - це необхідна умова інтеграції країн у світові ринки.

Враховуючи вигоди від обслуговування міжнародного транзиту, будь-яка країна робить все для того, щоб міжнародні транспортні коридори проходили по її території. Вивчення сучасного стану та перспектив розвитку транспортних коридорів дозволить країнам світу, в т.ч. і Україні, краще інтегруватися в світову транспортну систему.

Сучасні міжнародні відносини, зміна геополітичної ситуації в Європі зумовили розвиток логістичних підходів до систем транспортування, в результаті чого стала відбуватися інтеграція транспортних систем. Ослаблення бар'єрних функцій політичних кордонів дозволило розробити концепцію формування транспортних коридорів на значущих напрямках руху потоків пасажирів і вантажів, які сприяють формуванню інтегрованого економічного простору. Транспортні коридори - це сукупність магістральних транспортних комунікацій різних видів транспорту з необхідними об'єктами, що забезпечують значні перевезення пасажирів і вантажів між різними країнами (або районами країни) на напрямках їх найбільшої концентрації при дотриманні технологічних, організаційних та правових умов здійснення цих перевезень.

Завдяки своєму географічному розташуванню, Україна протягом століть служить природним мостом між Європою і Азією, Північчю та Півднем, Сходом і Заходом. Сьогодні вона має густу мережу

транспортних артерій з досить потужною інфраструктурою.

У нинішніх реаліях суттєвим фактором стало і те, що західні кордони України (традиційні кордони з Угорщиною, Словаччиною, Польщею та Румунією) стали спільним кордоном ЄС і Україною. Розширення кордону ЄС значною мірою вплинуло на ринок міжнародних перевезень і в першу чергу, на механізми організації міжнародних перевезень, тим самим викликавши об'єктивну необхідність функціональної перебудови діючих транспортних коридорів.

Розвиток транспортних коридорів і входження їх в міжнародні транспортні системи є пріоритетним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Через Україну проходять третій, п'ятий, сьомий, дев'ятий коридори. На жаль, крім 9 коридору, всі українські ділянки МТК закінчуються «тупиками». Маючи вигідне географічне положення, високий транзитний рейтинг, Україна не використовує своїх очевидних переваг в належній мірі. Поліпшення транспортного положення України залежить від об'єднання європейських МТК з азіатськими. Створення транспортних коридорів та введення в науковий обіг самого поняття стало зараз світовим трендом. Загальновизнано усвідомлення важливості транспортних систем у розвитку інноваційної економіки. В той же час формування міжнародних транспортних коридорів є складним процесом, що вимагає політичних, соціальних, економічних і організаційно-технічних інновацій і перетворень. Потрібні величезні грошові інвестиції, без яких не можна побудувати жодного ефективного транспортного коридору і не інтегрувати їх в існуючі міжнародні. Сьогодні перед усіма країнами стоїть завдання подальшого розширення простору несилових сценаріїв трансформації фінансово-економічного порядку у світі. У цьому зв'язку мережа МТК збільшується, інтегруючи окремі регіони світу.

Для зміцнення України у світовій економіці також необхідне формування і розвиток українських ділянок МТК як складових міжнародної євразійської транспортної інфраструктури.

УДК 658.7:656.2

### **КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Обруч Г.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

На сучасному етапі розвитку, який характеризується процесами глобалізації та

міжнародної інтеграції, корпоративна логістика стала домінуючим інструментом вирішення проблем економічного характеру. Дана тенденція характерна й для підприємств залізничного транспорту. Адаптивні зміни, що відбуваються в процесі реформування, а саме - виділення окремих підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт вагонів, колій, споруд тощо; повне розмежування управління інфраструктурою та перевезеннями, розділення пасажирських, вантажних перевезень та інфраструктури, - призвели до необхідності пошуку механізму збалансованого сталого розвитку цих підрозділів, головна мета яких забезпечити ефективний процес перевезень. Тому їх робота повинна здійснюватися скоординовано, погоджено та безперервно. Дану проблему покликано вирішити шляхом впровадження засад корпоративної логістики на підприємствах залізничного транспорту.

Корпоративна логістика (КЛ) - сукупність принципів та організаційних методів управління, які забезпечують ефективну взаємодію структурних підрозділів та експлуатаційних господарств, підтримуючи при цьому системну стійкість та оптимізуючи як внутрішні, так і зовнішні міжорганізаційні взаємовідносини.

Основною задачею КЛ на підприємстві є узгодженість роботи вантажного, пасажирського секторів із забезпечуючими інфраструктурними господарствами в умовах реформаційного розмежування за організаційними, технологічними, інформаційними та фінансовими аспектами:

- вирішення конфлікту цілей різних структурних підрозділів;
- удосконалення та прискорення обміну інформацією між підрозділами;
- підвищення координації діяльності різних підрозділів;
- наявність та постійне оновлення інформації за загальними логістичними витратами і як наслідок зниження ступеня управління ними;
- підвищення ефективності діяльності підприємства.

Практична реалізація методології корпоративної логістики виражається через її функціональні важелі: системоутворюючу, інтегруючу, регулюючу та результативну функції. В умовах реформування в галузі залізничного транспорту саме інтегруючі функції надають найбільш вагоме значення, що пов'язано з організаційним розмежуванням та виникненням проблеми злагодженої та ефективної роботи.

Необхідною умовою забезпечення сталого розвитку та конкурентних переваг підприємств залізничного транспорту як на національному, так й на міжнародному ринку, є впровадження політики, яка передбачає високий рівень