

*Список літератури*

- 1 Левиков Г.А., Таробанько В.В. Интермодализм как транспортная концепция // Транспорт: наука, техника, управление. – 2006. – №3. – С. 19-23.
- 2 Наказ Мінтрансзв'язку України “Про затвердження Плану реалізації у 2006 р. Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр.”.– К: Транспорт України: нормативне регулювання. – 2006. – №11(131). – 31с.
- 3 С.Ю. Елисеєв Управление грузовыми перевозками с применением логистических технологий // Железные дороги мира. – 2005. – №12. – С. 9-13.

**УДК 006.015.5:656.2**

*Бутенко В.М., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ДОСЛІДЖЕНЬ ЯКОСТІ,  
СЕРТИФІКАЦІЇ ТА СТАНДАРТИЗАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ  
ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

**Вступ.** За умов вступу України до світової організації торгівлі (СОТ) структура перевезень пасажирів та вантажів в державі буде не уклінно змінюватися. Такі зміни не залишать осторонь і мережу залізничного транспорту. Процес інтеграції України до європейського союзу (ЄС) підтверджується сталим виконанням Указу Президента України “Про державні програми з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України” [1] та відповідних доручень Кабінету Міністрів України.

**Огляд досліджень.** Одними з основних проявів зацікавленості у зворотньому напрямку є програма роботи ООН на 2005-2007 роки та директива ЄС [2] в яких значна увага приділяється виділенню інфраструктури залізничного транспорту в окремо функціонуючий підрозділ.

Сучасний стан справ досліджений через публікації галузевих видань в Україні [3,4] дозволяє відзначити невпинне прямування транспортної системи України до Європейської моделі функціонування. Експлуатація залізниць в таких умовах буде потребувати значних змін в структурі, технології функціонування, нормативному та нормативно-правовому забезпеченні, з неодмінними змінами в стосунках між утвореними

сторонами перевізного процесу. Так в роботі [5] докладно висвітлено критерії якості сучасної транспортно експедиційної діяльності. Згідно проекту „Логістика вантажів та пасажирів на транспортних коридорах Центральної та Східної Європи”(далі Проект) транспорт поділяється на такі логістичні підсистеми:

- транспортні потоки;
- транспортні технології;
- транспортна інфраструктура;
- рухомий склад;
- надійність та безпека;
- нормативна база;
- інформаційна база;
- екологія.

Функціонування майже всіх учасників перевізного процесу передбачає застосування будь-якої з форм власності та організаційно-правових форм господарювання [6]. Невирішеною є проблема визначення найуразливіших із існуючих або створюваних у процесі реформування підприємств. Недослідженим залишається перелік продукції яку доцільно запропонувати на ринку транспортних послуг цим підприємствам та шляхи визначення якісних та кількісних показників функціонування таких підприємств.

**Вирішення проблеми.** Серед численної кількості суб'єктів підприємницької діяльності (далі підприємств) які з кожним роком залучаються до участі у функціонуванні залізничного транспорту слід виділити три великі категорії.

До першої категорії будемо відносити підприємства які безпосередньо беруть участь у процесі надання послуг з перевезення, суттєво впливають на технологічні процеси їх виконання, а їх діяльність, здебільшого, забезпечується технічними рухомими засобами – „оператори залізничних перевезень”.

До другої категорії слід віднести підприємства які безпосередньо беруть участь у процесі надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів, але впливають на технологічні процеси їх виконання тільки організаційними заходами без використання у своїй діяльності значної кількості технічних засобів – „експедитори залізничних перевезень”.

До третьої категорії віднесені підприємства які безпосередньо не надають послуги з перевезення пасажирів та вантажів, але відіграють базову роль і суттєво впливають на технологічні процеси їх виконання з забезпеченням безпеки перевезення (переміщення) рухомого складу – „підприємства інфраструктури”.

Підприємства останньої категорії забезпечують функціонування всієї залізничної транспортної системи. Саме ця категорія підприємств є інфраструктурою залізничного транспорту (ІЗТ). Інвестиційна спроможність, як значущий критерій оцінки, функціонування ІЗТ найменша із-за неприбуткового, або обмежено-прибуткового статусу таких підприємств.

Найбільшу увагу держави та науковців галузі має отримувати саме ІЗТ. Її доцільно визнати як новий об'єкт дослідження та розробити наукові засади формування нормативного забезпечення діяльності такого об'єкту. Одним з найактуальніших предметів дослідження, яке проводиться на базі декількох наукових шкіл Української державної академії залізничного транспорту, є отримання нових моделей функціонування ІЗТ з метою подальшого використання їх для розрахунку кількісних показників якості транспортного процесу.

Проаналізувавши перспективу функціонування ІЗТ не важко бачити основним продуктом її діяльності „тверду нитку графіка”. Для цілей забезпечення діяльності підприємств першої та другої груп буде розвиватися проведення торгів такого продукту. Однак невизначеним є межі такого продукту, критеріїв оцінки його якості та взаємної відповідальності за відхилення від норм його надання (використання).

Одними з логістичних задач підсистеми „нормативна база” Проекту є розробка та впровадження норм гарантій безпеки в надзвичайних ситуаціях – терористичних актах, природного лиха, військових конфліктах та удосконалення нормативної бази з метою вирівнювання технічних стандартів та введення єдиних правил безпеки.

Автором в рамках попередніх досліджень [7] вивчались динамічні показники якості систем керування як складових елементів перевізного процесу. Головним результатом представленого дослідження є введення нового напрямку досліджень – „якість твердих ниток” (далі ЯТН).

Саме на ЯТН ІЗТ слід зосередити більше уваги та поглибити прикладні дослідження визначивши наукові пошуки такими стадіями:

- формулювання термінів та визначень складових елементів діяльності ІЗТ;
- формулювання терміну „якість твердих ниток ІЗТ” та його показників;
- дослідження факторів які впливають на якість функціонування;
- встановити міру інформативності факторів ЯТН;
- отримання методів вимірювання (фіксації) параметрів функціонування елементів ІЗТ.

Перспективою подальших досліджень є введення нового терміну „якість використання твердих ниток” (далі ЯВТН) та визначення впливу різних факторів на таку якість.

На заключному етапі слід сконцентрувати наукові дослідження на формування нових норм та нормативів, з їх одночасною експериментальною перевіркою та подальшою фіксацією в нормативних документах.

**Висновки.** На підставі вищезазначеного можна стверджувати, що процес функціонування інфраструктури залізничного транспорту є новим об'єктом дослідження галузевого напрямку. Введені нові поняття слід досліджувати більш поглиблено для отримання моделей якісної оцінки функціонування та використання ІЗТ.

Якість, як складове поняття процесу функціонування та експлуатації інфраструктури залізничного транспорту, є актуальним предметом сучасних наукових досліджень загальтехнічного напрямку.

### *Список літератури*

1 Указ Президента України “Про державні програми з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України” № 1433 від 13 грудня 2003 р. К: Урядовий кур’єр 2003.

2 Директива Ради європейського співтовариства 91/440/ЕЕС від 29.07.91 "Про розвиток залізничного транспорту в Європейському співтоваристві".

3 Кірпа Г.М. Зв'язки Трансєвропейської транспортної мережі і України // Залізнич. транспорт України. – 2004. – № 3. – С. 3 – 10.

4 Концепція та програма реструктуризації на залізничному транспорті України. – К.: НАБЛА, 1998. – 145 с.

Панове Дж. Оценка качества транспортных услуг // Железные дороги мира. – 1998. – №1. – С. 23 – 30.

5 Котенко А.М., Ломотько Д.В. Розроблення критеріїв якості транспортно-експедиційного обслуговування залізницями // Зб. наук. праць. – Харків: ХарДАЗТ, 2000. – Вип.44. – С. 114 – 118.

6 Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка. – М.: Транспорт, 1998. – 120 с.

7 Бутенко В.М., Меркулов В.С. Оценка степени адекватности модели прототипу при помощи алгоритма Кора // Зб. наук. праць. – Донецьк: ДонІЗТ, 2006. – Вип. 5. – С. 49 – 54.