

станціях.

Нова інтегрована технології та математичні моделі дозволяють без значних витрат на основі ресурсозбереження відкрити контейнерні термінали на проміжних станціях, запровадити заходи щодо прискорення руху вагонів з контейнерами транспортними коридорами України.

**УДК 656.2**

### УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ПРОГНОЗУВАННЯ ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕМЕНТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРЗАЛІЗНИЦІ У ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,  
Кулешов А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

У 2020 році, згідно із Транспортною стратегією України, обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,1% і становитимуть 2535 млн. тонн. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки у перевезеннях. В умовах інтеграції у Пан'європейські транспортні коридори спостерігається відставання розвитку транспортної мережі Укрзалізниці.

Виходячи із Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України, слід удосконалити прогнозування попиту на вантажні перевезення, використання елементів транспортних систем залізничним транспортом за рахунок побудови моделей, наближених до міркувань людини й використання їх у комп'ютерних системах з метою приймання управлінських рішень в умовах неповної й нечіткої інформації.

Користувачі (працівники транспортно-експедиційних відділів операторських компаній–власників рухомого складу, робітники масових залізничних професій: прийомоздавальники, оператори СТЦ станцій, товарні касири та інші) у процесі роботи будуть мати можливість контролювати і враховувати технологічні операції, реєструвати їх в облікових і звітних документах.

Запропонована модель планування та керування вантажними перевезеннями в умовах функціонування операторів перевезень на інфраструктурі залізниць України та методи удосконалення технології планування та прогнозування попиту на вантажні перевезення залізничним транспортом, яка дозволяє адміністрації інфраструктури одержувати, й обробляти замовлення, з використанням

клієнтських WEB-додатків, контролю статусу запитів і перегляду графіків перевезень на умовах ресурсозбереження.

**УДК 339.9:658.7**

### ОСНОВНІ ЧИННИКИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ КОМПАНІЇ У СУЧАСНІЙ ГЛОБАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

*Крихтіна Ю.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

На сучасному етапі розвитку світової економіки однією з найбільш впливових сил, які визначають особливості виробництва і збуту товарів є глобалізація. Сучасна глобалізація сприймається світовою спільнотою як природний, закономірний і неминучий історичний процес, який вельми неоднозначний і суперечливий в своїх проявах.

Посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва, що впродовж декількох останніх десятиліть є характерною рисою для світової економіки, призводить до інтернаціоналізації і глобалізації транспортно-логістичних систем і товаропровідних мереж.

Доцільно виділити наступні основні рушійні сили глобалізації в логістиці: економічне зростання; перспективи розвитку світових ринків; регіоналізація; глобальна конкуренція; експансія технологій; дерегулювання транспорту; розвиток логістичної інфраструктури.

Сукупні витрати транснаціональних корпорацій, що пов'язані з організацією торгівлі на міжнародних ринках і виконанням відповідних логістичних заходів, постійно зростають. Протягом останніх років обсяги міжнародної торгівлі збільшуються темпами, які перевищують темпи зростання світового виробництва практично у два рази.

Результатом вказаних тенденцій стає значне зростання кількості транснаціональних компаній, що використовують в забезпеченні своєї діяльності глобальні логістичні ланцюги і канали, перш за все у розповсюдженні товарів. При цьому, перш ніж розвивати свої глобальні транспортно-логістичні ланцюги, канали або системи, будь-яка корпорація повинна позиціонувати себе на міжнародному ринку дійсно як глобальна компанія.

Концепція позиціонування є надбудовою глобальної логістичної стратегії фірми. Вона визначає відмінні риси компанії в порівнянні з конкурентами, відносини з постачальниками і замовниками, організацію інформаційних і транспортних потоків та операцій фізичного розподілу. Цей етап є обов'язковим для компаній

світового класу і встановлює напрямки та основний зміст процесів у глобальних логістичних ланцюгах фірми для досягнення конкурентних переваг.

Інтеграція, услід за позиціонуванням, є наступним основним елементом глобальної транспортно-логістичної стратегії ТНК. Вона досягається за рахунок застосування сучасних інформаційних і транспортних технологій для спільного використання необхідної інформації всіма партнерами глобальних логістичних ланцюгів і каналів. Це має на увазі високий ступінь обміну даними між партнерами, як правило, у стандартизованих форматах і режимі реального масштабу часу.

Ділова гнучкість – третій основний чинник створення ефективної глобальної логістичної стратегії компанії. Фірма, яка здатна швидко реагувати на зміну вимог споживачів, адекватно вносити зміни, як у виробництво, так і в дистрибуцію, завжди функціонуватиме успішніше, ніж конкуренти.

Таким чином, використання компаніями, що орієнтовані на міжнародний ринок, в просуванні своєї продукції глобальних транспортно-логістичних систем в рамках окремої стратегії руху товару стає в сучасних умовах усе більш істотним для досягнення конкурентної переваги.

**УДК 656.2**

### УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ВАНТАЖНИХ СТАНЦІЙ УКРАЇНИ В ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Крячко К.В. к.т.н, доцент (УкрДАЗТ)*

Вантажні станції України, що задіяні у загальному технологічному процесі міжнародних вантажних перевезень з використанням транспортних коридорів є основною складовою частиною цього комплексу.

Для організації раціональної їх роботи в першу чергу треба визначитися з обсягами і структурою вантажопотоків на поточний рік і найближчу перспективу, які повинні бути встановлені міжнародними угодами.

Звичайно, основна маса вантажів буде перевозитися в контейнерах (понад 60 %), понад 20 % - в цистернах, біля 10 % - у на піввагонах, а решта – в критих та спеціалізованих вагонах. У залежності від цього необхідно буде планувати роботу перевантажувальних засобів.

Серед багатьох нагальних проблем основною постає організація роботи вантажних станцій прикордонних районів з пунктами перестановки візків та перевантажувальних станцій, а якщо до складу міжнародного транспортного коридору

входить порт, то перед портових і портових вантажних станцій.

Процес перетину європейського кордону різко ускладнюється необхідністю перестановки візків, а у багатьох випадках і перевантажування окремих видів вантажів, що викликає збільшення терміну доставки, забезпечення додаткових заходів щодо збереження вантажів як за кількістю, так і за якістю. Багаторічні пошуки варіантів застосування рухомого складу із спеціальними розсувними колісними парами на сьогодні не мають дієвого впровадження.

У зв'язку з недостатньою кількістю маневрових засобів на таких станціях, з метою скорочення тривалості знаходження вагонів під переробкою, пропонується проектувати допоміжні сортувальні пристрої типу «ялинка» або гірки малої потужності.

Якщо на шляху прямування поїздів по транспортних коридорах буде передбачено поповнення їх складу, то такі станції повинні виконувати ці операції в окремих парках або секціях парків з попередньою підготовкою вагонів і забезпеченням чіткої узгодженої інформації.

**УДК 656.078.8:657.471**

### ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ

*Кудрицька Н.В., к.е.н. (РВПС НАН України)*

В умовах розвитку ринкових відносин, а особливо, в умовах реформування залізничного транспорту, для залізничних підприємств однією з основних умов діяльності є якісне логістичне обслуговування вантажовласників (споживачів транспортних послуг).

Для підвищення стабільності функціонування залізничного транспорту в наш час необхідно вирішити завдання, насамперед, пов'язані з розвитком і вдосконалюванням логістичного сервісу, а також завдання по скороченню витрат, обґрунтуванню нормативів трудових, фінансових і матеріальних ресурсів. Особливе значення в умовах конкуренції має пошук нових форм інтеграції залізничного й інших видів транспорту, митних органів, експедиторів, вантажовласників і інших учасників логістичного ланцюга доставки вантажів.

Важливість логістичного сервісу в процесі надання транспортних послуг залізничних підприємств безупинно зростає. Цьому сприяє безліч причин, головною з яких є орієнтація діяльності багатьох підприємств на кінцевого споживача. Логістика постачає споживачів транспортними послугами вчасно й точно