

показників якості транспортної продукції є: відносність, пріоритетність інтересів користувачів, натуральність вимірників якості, комплексність оцінки якості, порівнянність показників якості за видами транспорту.

Для залізничного вантажного транспорту можна виділити наступні параметри якості: час перевезення вантажу та його безпека, точність перевізних послуг тощо. Конкурентоспроможність залізничного транспорту повинна розвиватися, в тому числі, і в напрямку поліпшення цих параметрів якості. Рекомендуються також заходи, спрямовані на повне задоволення потреб клієнтів залізничного транспорту. В даному аспекті конкурентоспроможність можна підвищити за рахунок: впровадження систем, що підтримують управління перевезеннями і дозволяють ефективно використовувати ресурси; впровадження систем, що дозволяють відслідковувати вагони та вантажі, а також передавати клієнтам інформацію про їх стан.

На забезпечення конкурентоспроможності транспортної продукції найбільший вплив робить людський фактор, оскільки частка витрат людської праці є в даному випадку значною, у зв'язку з тим, що у виробництві послуги, як специфічного товару, практично відсутні сировина та матеріали. Сучасний залізничний транспорт являє собою складну виробничо-господарську систему, яка складається з новітніх технологій, що сприяють забезпеченню високого рівня перевезень. Для роботи в даній галузі потрібен висококваліфікований персонал, який володіє певними якісними характеристиками, що висувуються сучасним розвитком техніки та економіки, який здатний швидко реагувати на зміни, що відбуваються як усередині країни, так і в світі.

Реалізація економічних реформ на залізничному транспорті вимагає вирішення проблем функціонування та розвитку за рахунок введення різного роду інновацій. При цьому найважливішою ознакою інновації в умовах ринкового господарювання повинна виступати новизна споживчих властивостей. На залізничному транспорті інноваційні проекти слід відрізняти від проектів, спрямованих на просте і розширене відтворення. Процеси екстенсивного нарощування або заміни старої техніки на нові аналоги не призводять до зміни якості продукції, підвищенню конкурентоспроможності галузі та підвищенню рівня ефективності господарської діяльності. До інноваційних проектів слід відносити проекти, що впливають на рівень сервісного обслуговування при перевезенні вантажів і пасажирів, на конкурентоспроможність залізниць на ринку транспортних послуг, а також проекти, які суттєво впливають на техніко-економічні і натуральні показники господарської діяльності.

УДК 656.078.8

ДО ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,
Шандер О.Е., аспірант (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт є базовою галуззю економіки України та являє собою найважливіший елемент транспортної системи. В умовах адаптації залізничного транспорту до ринкової економіки при функціонуванні конкурентних транспортних компаній повинен забезпечуватись інтенсивний пошук ефективних технологій організації процесу перевезення та методів їх реалізації на всіх ланках транспортного процесу.

Одним із основних завдань для подальшого удосконалення організації вантажних перевезень в умовах функціонування конкурентних транспортних компаній є вирішення питань щодо:

- формування тарифної складової для перевезень у вагонах різних форм власності;
- відповідальності сторін при перевезенні вантажів;
- створення системи для координації та управління вантажними вагонами різних форм власності;
- розподілу між операторськими компаніями (ОК) провізних спроможностей залізниці.

Проведений аналіз існуючих технологій на основі закордонного досвіду довів, що при переході всього вантажного парку в категорію власного парку зміни в організації перевізного процесу будуть стосуватися в основному питань щодо переміщення порожніх вагонів та відсутності управління даними вагонами, що як наслідок збільшить пробіг порожніх вагонів та збільшить навантаження на інфраструктуру залізниці.

Технологія організації вантажних перевезень при взаємодії залізниці з власниками залізничних вагонів на даний час є недосконалою і неадаптована до сучасних тенденцій розвитку економіки. Виходячи з цього одним із основних напрямків удосконалення технології організації вантажних перевезень в умовах функціонування конкурентних транспортних компаній є створення автоматизованої системи управління парком вантажних вагонів різних форм власності, яка містила б в собі функції контролю та керування за вагонами на всіх ланках транспортного процесу, за умови управління основною частиною парку вантажних вагонів ОК залізницею.

Тому з урахуванням всіх вимог постає науково прикладне завдання формування адаптивної моделі організації залізничних вантажних перевезень при функціонуванні конкурентних транспортних компаній на основі формування інтелектуальної системи управління, що як наслідок надасть гнучкість системі, підвищить ефективність транспортного обслуговування та конкурентоспроможність залізниці.

УДК 711.553.12

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТНИМ ВУЗЛОМ У МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Волканова Н.Д., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)

Удосконалення управління діяльністю транспортного вузла потребує признання усіма учасниками мультимодальних перевезень необхідності формування організаційної системи транспортно-логістичного обслуговування, основаної на принципах партнерства та наявності організуючого начала на рівні залізнично-морського транспортного вузла. З цією метою необхідне створення суб'єкту управління транспортним процесом, у основі якого б була співпраця, яка б розглядалася як формальна довгострокова діяльність між незалежними фірмами, що спирається на різноманітні угоди або на утворення окремого сумісного підприємства.

У сучасних розвинутих економіках різноманітність партнерських відносин між господарськими суб'єктами приводять до створення бізнес-альянсів. Особливу увагу привертають стратегічні альянси, розподілом діяльності між фірмами-партнерами. У основі альянсу особисті зв'язки підприємств, а також складні взаємодії бізнес-діяльності, метою яких є взаємне покращення умов для здобуття користі фірмам, які мотивовані загальною місією розвитку. На перших етапах такий бізнес-альянс може бути одноразовим і випадковим у вигляді віртуального логістичного транспортного підприємства (ВЛТП), яке створюється для обслуговування однієї угоди і припиняє свою діяльність після завершення угоди.

Координація діяльності різних організацій-учасників транспортного процесу в питаннях планування, організації, контролю і регулювання, застосування передових технологій і методів праці сприятиме прискоренню проходженню зовнішньоторгових вантажів через залізнично-морський транспортний вузол,

покращенню обробки транспортних засобів, зниженню невиробничих витрат.

Можна визначити основні задачі ВЛТП з управління матеріальним потоком у мультимодальних перевезеннях: 1) збір замовлень; 2) укладання договору з учасниками бізнес-альянсу; 3) складування вантажів у відправника вантажу; 4) вивіз до порту; 5) складування; 6) вивіз на склад вантажоодержувача; 7) розвіз клієнтам.

Управління ВЛТП здійснюється з використанням зворотного зв'язку і реагування віртуального підприємства на зворотний інформаційний зв'язок при наявності збоїв у роботі. Середній час перебування транспортного засобу в тому чи іншому стані залежить від пропускної здатності системи масового обслуговування, ВІД управляючого впливу зовнішнього середовища тощо.

У транспортних вузлах багатьох країнах світу функції центру управління бізнес-альянсів виконують універсальні транспортно-логістичні центри (УТЛЦ). Основна мета діяльності УТЛЦ полягає у тому, щоб формувати логістичні ланцюги, об'єднувати усіх учасників процесу виробництва, постачання, збуту, транспортування в інтегральні логістичні системи, оптимально скоординувати рух потоків в межах цих логістичних систем.

УДК 330.34:656.2(477)

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

В умовах реального процесу реформування галузі залізничного транспорту актуальним є необхідність розробки науково-практичного механізму функціонування новоствореної структури – публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування.

В сучасних умовах значно зростає необхідність більш активної участі держави у розробці та реалізації цілей і задач, які мають бути направлені на подолання негативних тенденцій в базових галузях економіки. Слід зазначити, що значна частина економічних рішень переходить до компетенції самих господарських суб'єктів, які визначають структурні зрушення на мікрорівні.

Державне регулювання у транспортній галузі в умовах ринкових відносин має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Це прискорення науково-технічного прогресу та