

технології функціонування залізничного транспорту передбачають, що склад поїздів кожного призначення частіше формується по мірі накопичення составів та відправляється за найближчою ниткою графіка. Такий підхід є досить ефективним при дефіциті локомотивного парку та для малопотужних вагонопотоків.

У вітчизняних умовах перспективним може бути формування віртуального логістичного ланцюга, що включає комплекс технічних, технологічних, організаційних засобів залізничного транспорту для просування вантажопотоків. Особливістю існування цього ланцюга є те, що він може існувати в межах «жорсткої» нитки графіка руху поїздів. Він забезпечує синхронізацію

технології роботи всіх залізничних підрозділів на шляху просування вантажопотоку за критерієм найменших експлуатаційних витрат. В цьому випадку «жорсткі» нитки графіка – ув'язані по шляху прямування пріоритетні нитки на графіку руху поїздів, що забезпечують гарантію своєчасного проходження вантажопотоку.

Механізмом упорядкування інформаційних логістичних потоків є впровадження сучасних інформаційно-керуючих систем, що пов'язано з необхідністю реалізації в об'єднаному комплексі автоматизованих робочих місць та систем підтримки прийняття рішень, інтегрованих в автоматизовану систему керування вантажними перевезеннями.

УДК 656.2

Д.С. Лючков

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ УЗ ТА ЗАЛІЗНИЦЬ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН У ПАСАЖИРСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

D.S. Lyuchkov

THE MAIN PROBLEMS OF INTERACTION AND RAILWAYS UKRZALIZNYTSIA EUROPEAN COUNTRIES IN PASSENGER TRAFFIC

Основними конкурентами міжміських залізничних пасажирських перевезень є автомобільний та авіаційний транспорт. У Європі загалом існує добре розвинена мережа автомобільних доріг, а також зростає доступність повітряних перевезень. Тому історично протягом останніх років частка залізничного ринку міжміських пасажирських перевезень скорочувалася. Щоб протистояти цій тенденції, європейські країни приступили до впровадження перевезень швидкісними та високошвидкісними потягами, що рухаються зі швидкістю понад 200 км/год.

Швидкісні залізниці розглядаються як такі, що мають природну перевагу на ринку пропонування прямого сполучення до центру міста (більшість пасажирів подорожують з міста в місто), а також

транспортном забезпечення сполучення з великими аеропортами для міжнародних пасажирів.

Доцільність швидкісних перевезень обумовлюється у значній мірі затracеним часом. Оптимальна тривалість подорожі людини не повинна перевищувати 6-7 год. Європейський Союз розглядає швидкісну залізницю як ключовий компонент своєї стратегії щодо скорочення викидів вуглекислого газу та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля і активно заохочує перерозподіл перевезень з автомобільного та повітряного транспорту на залізничний, сприяючи зростанню швидкісних перевезень.

Таким чином, головна причина необхідності впровадження швидкісного руху поїздів – це забезпечення

європейського рівня пасажирського сервісу й конкурентоспроможності залізничного транспорту з автомобільним та авіаційним.

Для України денне прискорене пасажирське сполучення дозволяє: по-перше, покрити своєю мережею майже всю

територію держави. Відстань між обласними та промисловими центрами складає в середньому трохи більше 200 км, а сполученням радіусом у 400-650 км можна зв'язати з Києвом більшість головних міст країни.

УДК 656.21

Ю.В. Шульдінер

**ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД І ПЕРСПЕКТИВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВЗАЄМОДІЇ
ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ВИДОБУВНОЇ ГАЛУЗІ ТА УКРЗАЛІЗНИЦІ**

Y. Shuldiner

**LOGISTICS APPROACH AND PROSPECTS OF INTERACTION OF INDUSTRIAL
ENTERPRISES EXTRACTIVE INDUSTRIES AND UKRZALIZNYTSA**

Для поліпшення економічної ситуації в Україні і підвищення продуктивності функціонування Укрзалізниці необхідно застосувати логістичний підхід до організації взаємодії перспективних промислових підприємств і транспорту.

На сьогодні розглядаються можливості ефективної роботи підприємств гірничо-металургійного комплексу з освоєння залізородних родовищ. Зараз вже ведуться розробки оптимальних схем щодо складу і розміщення об'єктів залізничного транспорту підприємств гірничо-металургійного комплексу, а також з освоєння залізородних родовищ.

Для удосконалення взаємодії видобувної галузі та залізниці необхідно визначити основні техніко-економічні показники транспортної інфраструктури і безпосередньо проаналізувати можливості вагонного парку.

При розробці взаємодії промислових підприємств добувної галузі розглянута

доцільність створення об'єднаного господарства залізничного транспорту для обслуговування підприємств однією самостійною структурною організацією - підприємством промислового залізничного транспорту (ППЗТ) або двох підприємств залізничним цехом одного з підприємств.

Таким чином, підтверджується доцільність і рекомендується в технологічному процесі організація роботи кожного підприємства за прямим договором з залізницею із створенням власних залізничних цехів. Створення об'єднаної структурної організації було б доцільно при неповному використанні технічних засобів залізничного комплексу, коли при обслуговуванні невеликих підприємств не використовуються колії, споруди і транспортні засоби з оптимальним рівнем завантаження, що викликає невиправдані витрати на їх утримання.