

Література:

1. Богомаз Г. И. Нагруженность контейнеров-цистерн, расположенных на железнодорожной платформе, при ударах в автосцепку / Г. И. Богомаз, Д. Д. Мехов, О. П. Пилипченко, Ю. Г. Черномашенцева // Зб. наук. праць “Динаміка та керування рухом механічних систем” – Київ: АНУ, Інститут технічної механіки, 1992. – С. 87 – 95.
2. Нормы для расчета и проектирования вагонов железных дорог МПС колеи 1520 мм (несамоходных). [Текст]. – М.: ГосНИИВ – ВНИИЖТ, 1996. – 319 с.
3. Дьяконов В. MATHCAD 8/2000: специальный справочник / В. Дьяконов. – СПб: Питер, 2000. – 592 с.
4. Кирьянов Д. В. Mathcad 13 / Д.В. Кирьянов. – СПб.: БХВ – Петербург, 2006. – 608 с.
5. Алямовский А.А. SolidWorks/COSMOSWorks 2006 – 2007. Инженерный анализ методом конечных элементов / А. А. Алямовский. – М.: ДМК, 2007. – 784 с., ил. (Серия “Проектирование”).

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ЗАЛІЗНИЦЬ

Ломотько Д.В.

Український державний університет залізничного транспорту

Сучасні економічні процеси, якісні зміни у світових господарських зв'язках ставлять перед економікою країни завдання раціонального використання наявного потенціалу транспортної інфраструктури та унікального економіко-географічного положення. Цілеспрямована реалізація транзитного потенціалу транспортної системи країни дозволить не тільки отримати синергетичний ефект від участі в міжнародних перевезеннях в мережі транспортних коридорів, а також створить нові інструменти впливу на економічні процеси в інших державах шляхом формування нових зон економічного тяжіння та встановлення довгострокових економічних зв'язків на базі принципів інтероперабельності.

Інтероперабельність в даному контексті повинна відповідати вже сформованим та впровадженим на території ЄС директивам 96/48/UN та 2001/16/UN, які є істотними нормативними документами ЄС в сфері технічного регулювання на залізничному транспорті [1]. У відповідності до цих нормативів основні вимоги до транспортних систем в цілому можуть бути застосовні до всіх залізничних ліній (з урахуванням їх специфіки) та повинні бути спрямовані на вирішення питань у наступ-

них сферах експлуатації: безпека; надійність і доступність; здоров'я; охорона навколишнього середовища; технічна сумісність.

Залізнична галузь є провідним елементом, що органічно інтегровано до транспортної системи країни, тому у взаємодії з іншими видами транспорту він задовольняє потреби в перевезеннях. Провідне положення залізниць визначається їх можливістю здійснювати регулярні перевезення, здійснювати переміщення основної частини потоків масових та контейнерних вантажів, забезпечувати мобільність ресурсів та реалізовувати синхронізацію виробництва з пунктами зародження матеріальних потоків, місцями споживання продукції, великими підприємствами і морськими портами. Підґрунтям, що обумовлює сфери застосування та принципи роботи на основі формування логістичних транспортних систем є директива 2006/920/UN «Трафік, експлуатація та управління», що стосується технічної специфікації взаємодії в Європейських залізничних системах.

У цих умовах стратегія формування транспортного процесу внутрішніх та зовнішніх перевезень повинна базуватися на впровадженні логістичних технологій за умови забезпечення технічної, технологічної, інформаційної та інших напрямків сумісності у взаємодіючих транспортних системах. У процесі еволюції логістики виникли та набули інтенсивний розвиток такі основні логістичні технології [2, 3]:

- RP - resource planning (планування потреб та ресурсів) ;
- JIT - Just-in-time (точно в строк);
- LP - Lean Production ("плоске виробництво").

Серед логістичних концепцій, що рекомендовано використовувати у транспортній галузі, можливо виділити:

- Virtual logistics (віртуальна логістика);
- SCM - Supply chain management (керування ланцюгом постачання);
- DDT - Demand-driven techniques (логістика, що орієнтована на попит);
- Time-based logistics (логістика в реальному масштабі часу);
- E-logistics (електронна логістика).

В умовах реформування перед залізничним транспортом постає завдання в стислі терміни створити ефективні інноваційні джерела розвитку, що дозволяють забезпечити масштабне залучення коштів у розвиток галузі та її модернізацію, сформувати умови для стійкого зростання показників роботи та підвищення конкурентоспроможності залізниць.

Аналіз завдань та проблем, що виникли в сфері залізничного транспорту та потребують глибоких наукових досліджень, дозволили виявити їх наступні основні напрямки:

- прискорення підвищення рівня ресурсозбереження у розвитку інфраструктури залізничного транспорту, поліпшення якості взаємодії елементів логістичної транспортної системи;
- необхідність істотного оновлення основних фондів залізничної галузі;
- подолання технічного і технологічного відставання залізниць від рівня передових країн світу, створення вітчизняної системи ефективного використання залізничної техніки та технологій;
- необхідність перегляду та подолання функціональних та нормативно-правових обмежень для зростання обсягів транзитних вантажних перевезень [4];
- необхідність підвищення безпеки та екологічності функціонування залізничного транспорту;
- формування логістичної платформи для створення інтелектуальної транспортної системи країни.

Таким чином, основні напрямки інноваційної стратегії в області розвитку транспортних систем повинні стати основою і одночасно інструментом об'єднання зусиль держави, інвесторів та галузі для вирішення перспективних економічних завдань. Це дозволить досягти загальносистемних соціально значущих результатів, оптимізувати рух матеріальних потоків, зміцнити економічний суверенітет та екологічну безпеку та взагалі знизити сукупні логістичні витрати у виробників та споживачів.

Література:

1. Дьомін Ю.В., Терещак Ю.В. Шляхи розвитку міжнародних перевезень на основі без перевантажувальних технологій // Залізничний транспорт України. – 2009. - № 1. – С. 3-6.
2. Бутько, Т.В., Концепція формування логістической системи на железных дорогах Украины / Т.В. Бутько, Д.В. Ломотько. – Харків: Укр-ДАЗТ, 2009. – Вип. 110. – С. 61- 63.
1. Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В. Formation of fuzzy support system for decision-making on merchantability of rolling stock in its allocation ///Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – №. 3 (78). – С. 11-17..
2. Бутько Т. В., Прохорченко А. В., Киман А. М. Formalization of the technology of arranging tactical group trains // Eastyrn-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 4. – №. 3 (76). – С. 38-43.