

**Міністерство освіти і науки України**

**ПАТ «Українські залізниці»**

**Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна**

**Варшавська політехніка**

**Інститут залізничного транспорту (Варшава)**

**Державний економіко-технологічний університет транспорту**

**ПрАТ ПМТЗ «СТАНДАРТ»**



**ТЕЗИ**

**II-ї Міжнародної науково-практичної конференції  
«ЕНЕРГООПТИМАЛЬНІ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ»  
(22.05.2017 - 26.05.2017)**

**ТЕЗИСЫ**

**II-й международной научно-практической конференции  
«ЭНЕРГООПТИМАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ  
ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА»  
(22.05.2017 - 26.05.2017)**

**ABSTRACTS**

**The second international scientific-practical conference  
"THE OPTIMAL ENERGY TECHNOLOGY  
OF TRANSPORTATION PROCESS"  
(22.05.2017 - 26.05.2017)**

**м. Львів**

Енергооптимальні технології перевізного процесу: Тези II-ї Міжнародної науково-практичної конференції (Львів, 22-26 травня 2017 р.) – Дніпро.: ДНУЗТ, 2017. – 119 с.

У збірнику наведені тези доповідей II-ї Міжнародної науково-практичної конференції «Енергооптимальні технології перевізного процесу», яка відбулась 22-26 травня 2017 р. у м. Львів.

Збірник призначений для науково-технічних працівників залізниць, підприємств транспорту, викладачів вищих навчальних закладів, докторантів, аспірантів та студентів.

Тези доповідей друкуються на мові оригіналу у редакції авторів.

### **РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ**

д.т.н., проф. Козаченко Д. М.

д.т.н., проф. Кузнецов В. Г.

д.т.н., проф. Сиченко В. Г.

к.т.н., доц. Вернигора Р. В.

к.т.н., доц. Окороков А. М.

к.т.н. Болвановська Т. В.

Адреса редакційної колегії:

49010, Україна, м. Дніпро, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

## НАУКОВИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

### Співголовуючі:

Пшінько О. – д.т.н., проф., ректор Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДПТ);  
Журковський А. – к.т.н., директор Інституту залізничного транспорту;  
Яцина М. – д.т.н., проф., факультет транспорту Варшавської політехніки.

### Члени наукового комітету:

Алейник В. – ПАТ «Українська залізниця»  
Афанасов А. – д.т.н., проф. (ДПТ, Україна)  
Бадьор М. – д.т.н., проф. (МПТ, Росія);  
Бобровський В. – д.т.н., проф. (ДПТ, Україна)  
Бялонь А. – к.т.н., (Інститут залізничного транспорту, Польща);  
Вернигора Р. – к.т.н., доц. (ДПТ, Україна)  
Козаченко Д. – д.т.н., проф. (ДПТ, Україна)  
Кузнецов В. – д.т.н., проф. (ДПТ, Україна)  
Палечек Й. – д.т.н., проф. (Остравський технічний університет, Чехія);  
Вайчунас Г. – д.т.н., проф. (Вільнюський технічний ун-т ім. Гедимінаса, Литва);  
Васяк М. – д.т.н., проф. (Варшавська політехніка, Польща).  
Денисюк С. – д.т.н., проф. (НТУУ КПІ, Україна);  
Козловський М. – д.т.н., проф. (Варшавська політехніка, Польща).  
Максимчук В. – ПАТ «Українські залізниці»;  
Омарбеков А. – д.т.н., директор (Науково-дослідний центр залізничного транспорту, Казахстан);  
Сергейчик М. – д.т.н. (Інститут залізничного транспорту, Польща);  
Сиченко В. – д.т.н., проф. (ДПТ, Україна)  
Сокол Є. – чл.-кор. НАНУ (НТУ ХПІ, Україна);  
Стасюк О. – д.т.н., проф. (ДЕТУТ, Україна);  
Торок А. – к.т.н. (Будапештський університет технологій та економіки, Угорщина);  
Худзикевич А. – д.т.н., проф. (Варшавська політехніка, Польща);  
Шелонг А. – д.т.н., проф. (Варшавська політехніка, Польща);  
Ягелло А. – д.т.н., проф. (Краківська політехніка, Польща).

Тому, авторами пропонується розробка нової методики та побудова принципів проведення незалежного технічного аудиту об'єктів залізничного транспорту. Застосування незалежного технічного аудиту дозволить досліджувати інженерні та виробничі системи з метою оцінки їх поточного технічного стану, виявляти та задіювати резерви підвищення ефективності їх діяльності, оцінювати майбутні витрати на ремонтні цикли та модернізацію, а також виявляти наявність технічних ризиків для організації процесу управління.

## **АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Примаченко Г. О.

Український державний університет залізничного транспорту

Логістична система залізничних пасажирських міжнародних перевезень включає три рівня логістичного ланцюга: «передпоїзне», «поїзне» та «післяпоїзне» обслуговування.

Сутність «передпоїзного» обслуговування пасажирів заключається у наданні достатньої та різноманітної інформації про можливості певної залізничної компанії. Тобто, пасажира інформують про усі можливі маршрути руху за певним напрямком, наявності певних типів місць, пільгах та знижках при купівлі квитків, про можливі послуги у вагонах поїзду і т. п. Таким чином, перший блок рівня ланцюга «передпоїзного» обслуговування спрямований на те, щоб потенційний пасажир став клієнтом (пасажиром) певної залізничної компанії. Важливе місце при цьому займає технологія продажу послуг залізничних перевезень пасажиром, яка повинна базуватися на оперативності та мінімальній невизначеності. У процесі продажу відбувається узгодження маршруту, тобто вибір зручного для пасажира маршруту руху або сумісних маршрутів, що можуть здійснювати інші залізничні компанії, визначається тип та рівень обслуговування, дата та час відправлення та прибуття до пункту призначення. Після оплати договір між пасажиром та перевізником закріплюється квитком на перевезення. Так клієнт стає пасажиром і включається до логістичного ланцюга пасажиропотоку. Наступне «передпоїзне» обслуговування передбачає прибуття та обслуговування пасажира на залізничній станції відправлення. На цьому етапі слід чітко організувати управління пасажиропотоком на шляху руху до вокзалу залізничної станції відправлення, при перевірці квитків у вагоні поїзду, а також проходження пасажирами прикордонного, митного, карантинного та інших видів контролю за необхідністю.

«Поїзне» обслуговування – прибуття клієнтів на залізничну станцію призначення із забезпеченням безпеки руху, необхідного комфорту і сервісу під час поїздки.

«Післяпоїзне» обслуговування включає забезпечення комфорту на залізничній станції призначення і надання додаткових послуг залізничною компанією таких, як бронювання місць у готелі, замовлення таксі та ін.

Так, для досягнення максимального ефекту системи в цілому усі три рівня (ланки) логістичного ланцюга повинні функціонувати узгоджено у рамках єдиного логістичного процесу пасажирських перевезень, що, у свою чергу, потребує узгоджених дій усіх учасників логістичної системи. Більша частина ланок логістичної системи пасажирських залізничних перевезень є по суті, установами сервісу, де послуги безпосередньо пов'язані з пасажиром. Тому критерієм оцінки рівня взаємодії усіх ланок логістичного ланцюга з обслуговування пасажиропотоку повинно стати надання послуг ефективним з точки зору витрат способом і забезпечення вимог пасажирів.

Для оцінки якості послуг доцільно використовувати порівняння очікувань покупця (пасажира) з фактично наданими залізничними послугами по таким параметрам, як надійність, безпека, регулярність, гнучкість тарифів, відповідальність, зручність, ввічливість, можливість та рівень харчування у поїзді, комунікабельність і знання іноземних мов персоналом залізничних компаній, інформативність, наявність додаткових послуг та ін. Подібні показники якості сервісу залізничного транспорту найчастіше вказують пасажиром у анкетах при проведенні опитування залізничними компаніями з метою виявлення рівня сервісу.

Мета функціонування логістичної системи обслуговування пасажиропотоку направлена на організацію управління таким чином, щоб звести до мінімуму різницю між очікуваним і фактичним рівнем якості послуг.

## ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ - ОСНОВА ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА

Сарбаев Суғирали Шакирович

Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева, г. Алматы

Информационное обеспечение транспортной логистики (ИОТЛ) осуществляется с помощью директивных информационных сообщений, за которые несет ответственность каждый из участников цепочки, а также посредством стандартных международных транспортных документов. Сегодня условия транспортировки настоятельно требуют объединения промышленных, торговых, транспортно-экспедиторских компаний, обслуживающих инфраструктуру рынка, в интегрированные логистические сети. Именно они способны быстрее, своевременно и с минимальными затратами осуществлять поставку продукции потребителям. Решение проблемы предполагает применение качественно новой стратегической инновационной системы – интегрированной логистики.

Наиболее эффективные решения в сфере транспортирования грузов могут быть реализованы в транспортно-логистических цепочках. Предпосылками для этого являются:

- дальнейшее развитие конкуренции между участниками транспортного рынка за качественное обслуживание с минимальными затратами владельцев грузов;

- развитие интеграции (объединения) процессов между предприятиями различных отраслей, создание новых организационных форм взаимодействия логистических цепочек и логистических сетей;

- огромные возможности в области новейших информационных технологий (ИТ), обладающих большим потенциалом для эффективного управления всеми сферами производственно-коммерческой и транспортной деятельности.

Динамика развития экономических и транспортных процессов, жесткие ресурсные ограничения приводят к существенному возрастанию скорости материальных, транспортных, финансовых и информационных потоков при сокращении числа посредников в транспортных цепях. Одновременно предприятия-участники на основе единой информационной системы достигают преимуществ, связанных со снижением общих затрат, объединением независимых рисков и повышением качества функционирования всей системы.

Информационная система увеличивает ресурсный потенциал отдельных предприятий за счет привлечения ресурсов и конкурентных возможностей других участников. Вместе с тем, ряд проблем препятствуют удовлетворению спроса на транспортные услуги: