

разом із сучасними (супутниковими і ін.) технічними засобами, будуть основою для ефективного оперативного, майже в режимі он-лайн, управління транспортним процесом Укрзалізниці. Це управління, деякою мірою, передбачав к.т.н. Б.О.Кривошей у своїх роботах по створенню технолого-економічної моделі полігону.

Для правильної побудови інформаційного управління транспортним процесом треба чітко дослідити особливості залізничного транспорту. Відомо, що система залізничного транспорту складна, багатофакторна і характеризується великою взаємною залежністю між об'єктами управління. Особливої складності такого роду системи набувають при великій кількості задіяних у роботі людей. Тому дослідженню людського ресурсу у залізничній транспортній системі слід приділити окрему увагу.

Кожна підсистема складної системи має свою мету функціонування, яка підлегла загальній меті, що стоїть перед системою. На нашу думку, головна мета у залізничній транспортній системі може змінюватися у часі залежно від умов зовнішнього середовища. Так, за радянських часів перед залізничним транспортом у частині вантажних перевезень, як однією із основних галузей народного господарства, стояла головна мета забезпечити потреби у масових перевезеннях підприємств металургії, будівельної індустрії, теплових електростанцій і т. ін. На даний час, залізничний транспорт, як і багато інших галузей народного господарства, поставлено в інші умови функціонування. Пріоритетним завданням для Укрзалізниці є орієнтація на якомога більший рівень прибутковості галузі, за умови дотримання відповідно високого рівня безпеки перевезень. Таке завдання накладає на залізничну транспортну систему ряд обмежень, які, переважною мірою, стосуються форми власності залізничного транспорту. Ці завдання і проблеми також можна вирішувати, використовуючи понятійний апарат «ідеології при управлінні», який широко висвітлено, в тому числі, і у літературі по загальній теорії систем. Мається на увазі, що до управління будь-чим можна підійти з різних ідеологічних позицій.

З цією метою, слід детально дослідити особливості роботи залізничного транспорту, хоча б з основних позицій загальної теорії систем. Ці позиції (узагальнення) вичленимо з визначення системи. Існує ряд різних визначень терміну система. Це виправдано широтою загальної теорії систем, проте будемо опиратися на визначення, яке приведено у роботі «Системологія на транспорті» фахівців з Національного транспортного університету (м. Київ) і Національної академії міського господарства (м. Харків), враховуючи транспортне спрямування даного дослідження.

Під системою розуміємо множину

взаємодіючих елементів (компонент) і відносин між ними, які в цілому виконують певну функцію. З даного визначення виділимо три ключові абстракції: елементів, відносин і функцію. Ці абстракції і будуть узагальненням при дослідженні залізничної транспортної системи.

Під елементами у залізничній транспортній системі розуміємо людей, залізниці, дирекції, лінійні підприємства (станції, вокзали, профільні заводи і т. ін.), транспортні засоби (локомотиви, вагони і т. ін.) і ряд іншого в залежності від рівня деталізації формального опису залізничної транспортної системи.

Під відносинами розуміємо основні види потоків, що супроводжують транспортний процес – матеріальний (канали по яким протікають матеріальні потоки, тобто залізничні перегони і т.ін.), фінансовий і інформаційний.

Під функцією розуміємо діяльність Укрзалізниці з якомога більшим рівнем прибутковості (глобальна мета), за умови дотримання відповідно високого рівня безпеки перевезень.

Підсумовуючи все вищезазначене, зробимо висновок про необхідність розпочати формування теорії системної ефективності на транспорті (залізничний транспорт).

### УДК 656.2

#### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ

*Шелехань Г.І., асистент (УкрДАЗТ)*

На сучасному рівні питання транспортного обслуговування як в межах єдиної транспортної системи держави, так і у взаємодії з транспортними системами інших держав, зводиться до стабілізації економічної ефективності перевезень, забезпечення безпеки здійснення процесу транспортування на кожному його етапі, прискорення пересування вантажів та підвищення конкурентоспроможності діяльності транспортної системи.

Щодо ефективного здійснення залізничних перевезень, у тому числі у міжнародних сполученнях з виходами до морських портів і пунктів пропуску через кордони, необхідним є приведення існуючої інфраструктури до національних та міжнародних стандартів.

В останні роки помічається певна тенденція зростання об'ємів перевезень вантажів в контейнерах морським транспортом. Найкрупніші морські порти Німеччини, Нідерландів, Бельгії та інших країн Європи постійно збільшують об'єми

переробки контейнерів.

Забезпечити зростаючий об'єм перевезень у напрямку Європа-Азія неможливо без розвитку прямих транспортних зв'язків між Росією і Болгарією. Поромна доставка вантажів по маршруту "Варна-Іллічівськ" в найближчій перспективі залишається стратегічною для болгарського і європейського експорту в східному напрямку. При цьому, перевезення повинні здійснюватися в режимі єдиного транспортного процесу, по однотипних документах і оптимальних митних процедурах.

У напрямках, які характеризуються крупним і стабільним вантажопотоком, Укрзалізницею організовується перевезення вантажів у складі контейнерних поїздів, що дозволяє істотно

прискорити доставку вантажів, полегшує процедуру проходження митного оформлення і забезпечує збереження вантажів. Комплексне транспортно-експедиційне обслуговування здійснюється по території країн СНД, Балтії і Європи.

Таким чином, відпрацьований ряд маршрутів з використанням швидкісних, контейнерних і контрейлерних поїздів, створенням в крупних промислових центрах і транспортних вузлах митно-ліцензійних складів, з доставкою вантажів між оптовими і роздрібними центрами дозволить інтенсифікувати транспортне сполучення між узбережжям Атлантики і Тихого океану через Україну.