

певною сферою (галуззю); впровадження новітніх технологій; консолідацію різних груп інтересів та налагодження діалогу на європейському і міжнародному рівнях.

EASA має сукупність виконавчих та регуляторних завдань. Агенція була створена у 2002 році та розміщується у Кьольні (Німеччина). Усієї повноти своїх повноважень EASA набула у 2008 році, коли до неї перейшли функції Об'єднаної авіаційної влади (JAA), а країни Європейської асоціації вільної торгівлі (EFTA) набули можливості доступу до участі у цій організації.

EASA забезпечує проведення досліджень та аналіз діяльності операторів безпеки, видачу дозволів іноземним операторам, підготовку порад з редакції законодавства ЄС, вирішення питань імплементації і моніторингу правил безпеки (в тому числі здійснення досліджень у країнах-членах), функцію сертифікації літальних апаратів та компонентів, затвердження організацій, які залучені у розробку дизайну, здійснення виробництва продуктів авіонавтики.

Узагальнюючи відомості щодо структури регулювання галузі транспортної авіації Європейського Союзу, можна стверджувати, що ЄС має велику за об'ємом нормативно-правову базу, яка доволі добре синхронізована із законодавством країн-членів ЄС. Окрім того, необхідно відмітити широку співпрацю, яку реалізує та розвиває ЄС не лише з іншими країнами, але також із міжнародними організаціями. Прикладом такої співпраці є спільне утворення Радою Європи та Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) у 1954 році Європейської конференції цивільної авіації.

[1] Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/evrokontrol.html?PrintVersion>

УДК 656.223.2.001.18

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ТА НАПРЯМКИ ДОСЛІДЖЕНЬ В УДОСКОНАЛЕННІ УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

CURRENT ISSUES AND DIRECTIONS OF RESEARCH IN IMPROVING MANAGEMENT IN THE FIELD OF FREIGHT TRANSPORT

*Студент А.Р. Безверхня, канд. техн. наук Л. І. Рибальченко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*A. Bezverkhnia, Student, L. Rybalchenko, PhD (Tech.)
Ukrainian State University of railway transport (Kharkiv)*

На всіх етапах розвитку та функціонування залізничного транспорту є актуальним удосконалення всіх його систем, підсистем, технологій роботи. Актуальним це є і на даний час, з огляду на тенденції розвитку та конкурентоспроможності всіх інших видів транспорту. Користувачів

транспорту завжди цікавить доступність, надійність, швидкість, якість, вартість перевезень. Це стосується як вантажних перевезень, так і пасажирських.

Вантажовласники хочуть отримати мінімальну вартість і максимальна швидкість доставки, збереження вантажу і доставку за принципом «точно в строк».

Особливо важливими пунктами для вантажів, що використовуються в якості комплектуючих в технологічному ланцюжку виробництва товарів є доставка по графіку та збереження вантажу, адже невиконання цих умов призведе до зупинки всього виробництва та великих збитків підприємства.

Для виконання багатьох вимог до перевезень, необхідним є удосконалення процесу перевезень та вирішення деяких питань.

До цих питань можна віднести аналіз функціональної ефективності автоматизації системи управління вагонопотоками, знаходження “вузьких” місць роботи в системі, їх усунення, розробка технологій для оптимального управління вагонопотоками, з урахуванням умов нерівномірності вантажних перевезень, розробку та інтеграцію нових автоматизованих систем керування, для допомоги в аналітиці та управлінні процесом перевезень.

Для вирішення цих питань спочатку необхідно провести детальний огляд та аналіз існуючих технологій, умов роботи, статистичних даних. Сформульовані завдання потребують детального розгляду та дослідження.

Одним з перших питань можна обрати організацію порожніх вагонопотоків, адже на даний час одним з аспектів в роботі є нестача рухомого складу для подачі під навантаження у конкретний час згідно заявок вантажовласників.

1. Інструктивні вказівки з організації вагонопотоків на залізницях України [Текст]: офіц. текст – К.: Мін-во транспорту та зв'язку України, Державна адміністрація залізничного транспорту України, головне управління перевезень.–2005. – 99 с.

2. Інструкція з оперативного планування поїзної і вантажної роботи на залізницях України: [Текст]: офіц. текст: [прийнято та надано чинності наказом Укрзалізниці від 15 грудня 2004 р № 969-ЦЗ]. –К.: Мін-во транспорту та зв'язку України, Державна адміністрація залізничного транспорту України, головне управління перевезень. – 2004. – 48 с.

3. Рибальченко, Л.І. Визначення цільової функції оптимізації використання порожнього парку вагонів [Текст] / Л.І. Рибальченко // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2012. – Вып. 6/3 (60). – С. 25-27.

4. Публікація документів Державної Служби Статистики України: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/oper_new.html.

УДК 656.22

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕДУРИ РОЗПОДІЛУ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ РАЦІОНАЛЬНОГО ВИБОРУ КРИТЕРІЇВ ПРІОРИТЕТНОСТІ ДОСТУПУ

IMPROVEMENT OF THE CAPACITY DISTRIBUTION PROCEDURE FOR UKRAINIAN RAILWAY INFRASTRUCTURE ON THE BASIS OF RATIONAL CHOICE OF CRITERIA PRIORITIES OF ACCESS

канд. техн. наук Г.І. Нестеренко¹, Є.М. Стебницька²