

управління всіма системами і процесами на залізничному транспорті.

Так, в останні десятиріччя ведуться активна розробка і дослідження формальних методів роботи з невизначеними даними. До останнього часу основним апаратом обліку невизначеності була теорія ймовірності. Проте пов'язані з нею аксіоматичні обмеження не дозволяють адекватно застосовувати підходи ймовірності до рішення багатьох важливих задач, в яких невизначеність має іншу природу або властивості. Тому в даний час разом з теорією вірогідності з її розвинутим математичним апаратом активно досліджуються нові теоретичні підходи до опису невизначеності і неповноти інформації. Тут перш за все слід згадати теорії Демпстера - Шейфера, можливостей, інтервальних середніх, монотонних заходів. Вказані теорії мають менш жорстку аксіоматику, що дозволяє разом з частотною інтерпретацією подій описувати події, невизначеність яких може носити суб'єктивний характер (наприклад, вірогідність визначається числом, що відображає суб'єктивний ступінь довір'я до події), або при яких число спостережуваних реалізацій не дозволяє одержувати достовірні висновки в статистичному значенні.

Важливим напрямом, який може мати реальне практичне застосування в залізничній галузі при створенні інтелектуальних транспортних систем є розробка експертних систем, тобто комп'ютерних програм, здатних повністю або частково замінити фахівця-експерта в деякій, як правило, достатньо вузькій проблемній області. Експертні системи функціонують в основному разом з базами знань, що є сукупністю фактів і правил логічного висновку у вибраній наочній області діяльності. Це і дозволяє в цілому моделювати поведінку досвідчених фахівців в певній області знань з використанням процедур логічного висновку і ухвалення рішень.

Одним з багатообіцяючих підходів на шляху створення інтелектуальних систем може стати залучення ідей ситуаційного управління як загальносистемного підходу, заснованого на формальних методах теоретичного штучного інтелекту - логіко-лінгвістичних моделях, моделях технічних систем, що навчаються, при побудові процедур управління по поточних ситуаціях, дедуктивних систем для побудови багатокрокових рішень і т.п.

Таким чином, проблема інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі інтелектуальних технологій залишається не вирішеною як у теоретичному так і практичному плані. Проте її вирішення є надзвичайно актуальним, так як дозволить підвищити ефективність залізничних послуг, зробити їх більш прозорими, скоротити витрати на управління,

досягти конкурентних переваг над іншими видами транспорту.

УДК 339.168.6:656.025.4(477)

ЗАЛУЧЕННЯ ТРАНЗИТНИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ НА ОСНОВІ РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Панченко С.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

В умовах постійного зростання обсягів торгівлі між Сходом та Заходом, спостерігається поступове зростання об'ємів перевезення між країнами даних регіонів, яке надає можливість залучення додаткових транзитних перевезень на територію України. В такій ситуації особливо важливої ролі набувають міжнародні транспортні коридори «Європа – Азія» та євразійський МТК TRACECA, які проходять територією нашої країни. Однак, розбудова нових проектів міжнародних транспортних коридорів, що йдуть в обхід України, та посилення конкуренції на міжнародному ринку транспортних послуг можуть привести до втрати значної частки транзитних потоків.

Україна, маючи досить розвинену транспортну систему, коефіцієнт транзитності якої є найбільшим серед країн Європи та складає 3,11, будучи однією з найбільш важливих ланок в транспортній мережі між Європою та Азією, потребує вирішення питань розвитку національної мережі МТК, ефективного функціонування єдиної транспортної системи країни, впровадження інноваційних технологій перевезень, які виведуть послуги з перевезень на якісно новий рівень та сприятимуть залученню транзитних вантажопотоків на територію України.

Одним із перспективних напрямків розбудови єдиної транспортної системи України та національної мережі МТК є розвиток мультимодальних перевезень. Мультимодальні перевезення вантажів представляють собою перевезення вантажів з комбінуванням різних видів транспорту (наземного, водного, повітряного), які мають узгоджуватись як з наявністю потужностей з транспортування, так й у часі перевезень. Якщо перевезення вантажу здійснюється з перетином кордону держави, то варто використовувати поняття “інтермодальне” перевезення. Яскравим прикладом інтермодальних перевезень є перевезення вантажів країн ОЧЕС, які надходять до Херсонського морського торговельного порту. Після переробки вантажів у порту вони можуть транспортуватися по території України залізницею, автомобільним транспортом,

внутрішніми водними шляхами, тобто на умовах інтермодальності.

Для України найбільш характерними є мультимодальні перевезення вантажів з використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Досить часто практикується залучення до них і повітряного флоту. Одним з найпоширеніших видів комбінованих перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України (“Вікінг”, “Зубр”, “Ярослав”), так і інших країн, насамперед Росії.

Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень визначається попитом на вантажні перевезення, заявленими обсягами, товарною номенклатурою, умовами поставки та маршрутами транспортування. До переваг такого виду перевезень варто віднести: високу швидкість і гарантію доставки вантажів відповідно до графіка руху поїзда (just in time); безпеку перевезення за будь-яких погодних умов; скорочення часу проходження прикордонного та митного контролю; збереження транспортного засобу та економію палива; збереження автомобільних доріг; збереження навколишнього середовища; економію витрат на оформлення товаросупровідних документів. Впровадження комбінованих перевезень дозволить значно збільшити обсяги перевезень територією країни за участю національних транспортних компаній, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку єдиної транспортної системи, мережі національних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.

Однак, не зважаючи на переваги мультимодальних перевезень в Україні їх частка у загальному обсязі експорту та імпорту товарів є незначною; контейнерні та контрейлерні перевезення у внутрішньому сполученні водними шляхами мають випадковий характер і майже не здійснюються; товарна номенклатура вантажів, що переробляються у морських і річкових портах (причалах) України, не сприяє нарощуванню контейнерних і контрейлерних перевезень.

Тому для розвитку мультимодальних перевезень, які дозволять скоротити час доставки вантажу, транспортні витрати, сприятимуть підвищенню привабливості національної транспортної системи, національної мережі МТК, залученню транзитних вантажопотоків необхідно: створити правове підґрунтя для розвитку мультимодальних перевезень та їх інтеграції з європейською мультимодальною мережею; впроваджувати заходи щодо підвищення конкурентоспроможності українських портів; підготувати необхідну технічну, організаційну, технологічну та правову базу для широкого

впровадження принципу “єдиного вікна” при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон, впровадження системи електронного декларування товарів із застосуванням електронного цифрового підпису; здійснювати підготовку високопрофесійних фахівців в Україні у сфері організації мультимодальних та інтермодальних перевезень.

УДК 338.49:656.2

ПРІОРИТЕТНІСТЬ РОЗБУДОВИ ШВИДКІСНИХ КОМБІНОВАНИХ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНИХ МАГІСТРАЛЕЙ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Україна є однією з самих великих країн Східної Європи, яка має вигідне геополітичне положення на торгових шляхах країн Сходу та Заходу, Півночі та Півдня, розвинену транспортна систему, міжнародну інфраструктуру (міжнародних транспортних коридорів), найкращу серед країн Європи транзитоспроможність. Все це створює передумови для залучення транзитних вантажопотоків, які мають велике значення для розвитку як транспортної галузі, так і країни в цілому. Використання можливостей розподілу транснаціональних транспортних зв'язків для забезпечення безперервного вантажо- та пасажиропотоків, забезпечення взаємовигідного міжнародного розподілу праці, спеціалізації, кооперації та інтеграції виробництва, інфраструктури та розвитку торгово-економічних взаємозв'язків можливо за умови ефективного використання переваг, якими наділена Україна від природи.

Однак, сучасне не раціональне використання транспортного та транзитного потенціалу галузі, відставання реконструкції та модернізації національної транспортної системи, відсутність розвитку мережі транспортних коридорів призводять до втрати позицій України на ринку міжнародних транспортних перевезень та до розбудови міжнародної інфраструктури в обхід України, яка, в свою чергу, обумовлює відток вантажопотоків з транспортних магістралей країни.

В той час як Росія та країни - партнери модернізують лінію МТК №2 Берлін – Варшава – Мінськ – Москва, подовжують транспортний коридор №9 від Москви до Чорного та Каспійського морів в обхід України, Європейський союз формує нову Східну вісь, яка поєднає порти Гельсінкі та Гданськ з чорноморськими портами Констанца та Стамбул, та