

станціях.

Нова інтегрована технології та математичні моделі дозволяють без значних витрат на основі ресурсозбереження відкрити контейнерні термінали на проміжних станціях, запровадити заходи щодо прискорення руху вагонів з контейнерами транспортними коридорами України.

УДК 656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ПРОГНОЗУВАННЯ ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕМЕНТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРЗАЛІЗНИЦІ У ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Кулешов А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

У 2020 році, згідно із Транспортною стратегією України, обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,1% і становитимуть 2535 млн. тонн. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки у перевезеннях. В умовах інтеграції у Пан'європейські транспортні коридори спостерігається відставання розвитку транспортної мережі Укрзалізниці.

Виходячи із Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України, слід удосконалити прогнозування попиту на вантажні перевезення, використання елементів транспортних систем залізничним транспортом за рахунок побудови моделей, наближених до міркувань людини й використання їх у комп'ютерних системах з метою приймання управлінських рішень в умовах неповної й нечіткої інформації.

Користувачі (працівники транспортно-експедиційних відділів операторських компаній–власників рухомого складу, робітники масових залізничних професій: прийомоздавальники, оператори СТЦ станцій, товарні касири та інші) у процесі роботи будуть мати можливість контролювати і враховувати технологічні операції, реєструвати їх в облікових і звітних документах.

Запропонована модель планування та керування вантажними перевезеннями в умовах функціонування операторів перевезень на інфраструктурі залізниць України та методи удосконалення технології планування та прогнозування попиту на вантажні перевезення залізничним транспортом, яка дозволяє адміністрації інфраструктури одержувати, й обробляти замовлення, з використанням

клієнтських WEB-додатків, контролю статусу запитів і перегляду графіків перевезень на умовах ресурсозбереження.

УДК 339.9:658.7

ОСНОВНІ ЧИННИКИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ КОМПАНІЇ У СУЧАСНІЙ ГЛОБАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

Крихтіна Ю.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

На сучасному етапі розвитку світової економіки однією з найбільш впливових сил, які визначають особливості виробництва і збуту товарів є глобалізація. Сучасна глобалізація сприймається світовою спільнотою як природний, закономірний і неминучий історичний процес, який вельми неоднозначний і суперечливий в своїх проявах.

Посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва, що впродовж декількох останніх десятиліть є характерною рисою для світової економіки, призводить до інтернаціоналізації і глобалізації транспортно-логістичних систем і товаропровідних мереж.

Доцільно виділити наступні основні рушійні сили глобалізації в логістиці: економічне зростання; перспективи розвитку світових ринків; регіоналізація; глобальна конкуренція; експансія технологій; дерегулювання транспорту; розвиток логістичної інфраструктури.

Сукупні витрати транснаціональних корпорацій, що пов'язані з організацією торгівлі на міжнародних ринках і виконанням відповідних логістичних заходів, постійно зростають. Протягом останніх років обсяги міжнародної торгівлі збільшуються темпами, які перевищують темпи зростання світового виробництва практично у два рази.

Результатом вказаних тенденцій стає значне зростання кількості транснаціональних компаній, що використовують в забезпеченні своєї діяльності глобальні логістичні ланцюги і канали, перш за все у розповсюдженні товарів. При цьому, перш ніж розвивати свої глобальні транспортно-логістичні ланцюги, канали або системи, будь-яка корпорація повинна позиціонувати себе на міжнародному ринку дійсно як глобальна компанія.

Концепція позиціонування є надбудовою глобальної логістичної стратегії фірми. Вона визначає відмінні риси компанії в порівнянні з конкурентами, відносини з постачальниками і замовниками, організацію інформаційних і транспортних потоків та операцій фізичного розподілу. Цей етап є обов'язковим для компаній