

Объективная потребность в развитии морского транспорта, странами обладающими свободным выходом к морю, предопределяет задачи конкурентного развития национального транспортного потенциала. Примером рационального и эффективного подхода к сохранению и развитию торгового флота является Турция. Обладая несопоставимо меньшими производственными возможностями, страна качественно развивает морехозяйственный комплекс. Поэтому расширяется деятельность не только в региональной географической секции фрахтового рынка, но и там, где возможна реализация определенных преимуществ.

Устойчивое развитие международного разделения труда повышает роль морского транспорта. Эффективность деятельности последнего при прочих равных условиях зависит от качества его обслуживания в транспортных узлах. Это обеспечивается безопасностью судоходства, что позволяет поддерживать имидж страны как морской державы.

При выборе программы и реализации стратегии развития предприятий морского транспорта, ориентированных на работу в глобальном фрахтовом пространстве, необходимо учитывать основную закономерность: среднегодовые многолетние темпы прироста объема морских перевозок грузов превышают темпы увеличения товарного производства по отдельным группам продукции в 2-3 раза.

В системе международной интеграции и формирования глобального фрахтового пространства важно обеспечить равенство условий операторской деятельности флота любого флага при выполнении международных конвенций, и удовлетворяющего требованиям действующих стандартов. При этом, учитывая реальность флагов свободной регистрации, как важнейшего условия глобализации заинтересованные страны должны вводить вторые регистры или вообще реализовывать условия удобного флага.

Принципы и тенденции интеграции, сложившиеся во второй половине двадцатого века предопределили возникновение новых организационно-правовых производственных образований. Экономический потенциал и их цели формируют новые экономические межгосударственные или межрегиональные отношения. Последствия такой стратегии заключаются в принципиально новых воздействиях на глобальные процессы при одновременном формировании синергетических результатов.

УДК 656.073.21

### ПІДВИЩЕННЯ НАДІЙНОСТІ ЗАСОБІВ КРІПЛЕННЯ ВАНТАЖІВ НА ВІДКРИТОМУ РУХОМОМУ СКЛАДІ ДЛЯ ПРЯМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ КОРИДОРАМИ УКРАЇНИ

*Останчук В.М., к.т.н., професор (начальк  
Південної залізниці),*

*Котенко А.М., д.т.н., професор,  
Тимофєєва Л.А. д.т.н., професор (УкрДАЗТ),  
Морозов В.С. комерційний директор державне  
науково-виробниче підприємство «Об'єднання*

*Коммунар»*

*Ленів Я.Г., головний інженер ВАТ  
«Іванофранківський локомотиво-ремонтний  
завод»*

Низька надійність та відмовлення засобів кріплення вантажів на відкритому рухомому складі сповільнює рух поїздів, створює аварійні ситуації, не забезпечує безпеку руху та –схоронність вантажів. Особливо актуальні питання забезпечення надійної експлуатації цих елементів для вантажів навантажених на відкритий рухомий склад, що прямує в транспортних коридорах в яких встановлені жорсткі часові нормативи руху.

Для підтримання необхідного рівня безпечного функціонування засобів кріплення вантажів через кожні 80-100 км на залізницях створені та існують пункти комерційного огляду поїздів і вагонів (ПКО) завданням яких є як попередження виникнення так і ліквідування відмовлень, що виникають на шляху прямування. Сучасне технічне оснащення ПКО включає: тензометричні вагонні ваги, електронні габаритні ворота, промислові телевізійні улаштування, Автоматизовані робочі місця (АРМ) працівників, матеріали (дріт, цвяхи, пиломатеріали), козлові крани та інші пристрої для ліквідування наслідків відмовлення засобів кріплення.

Таким чином залізниці вимушені в сучасних важких економічних умовах окрім прямих збитків від несхоронності вантажів, затримки руху, витрат на відновлення пошкодження стаціонарних пристроїв та штрафів за невиконання нормативних термінів доставки, також витратити значні кошти на улаштування ПКО, заробітну платню прийомоздавачів та інших працівників. І це за тих обставин, що навантаження та кріплення вантажу виконується в сучасних умовах у 99% вантажовідправником. Основні положення сучасних Правил навантаження та кріплення вантажів (Технічних умова) були розроблені ЦНИИ МПС ще для застосування в період планової економіки та завданням їх було переважно досягнення не безпеки руху та

схоронності, а економія витрат матеріалів на закріплення вантажів, так як і вантажі і засоби кріплення належали тільки державі.

В останні роки кафедрами академії проведені дослідження та розроблені нові матеріали для засобів кріплення вантажів та технології, що забезпечують підвищення рівня надійності перевезення вантажів на відкритому рухомому складі.

### УДК 656.2

#### ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В СИСТЕМІ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ

*Панкратов В.І., к.т.н. (ВАТ «Київ-Дніпровське  
МППЗТ»)*

Важливим кроком до забезпечення прибутковості і конкурентоспроможності підприємств промислового залізничного транспорту (ППЗТ) є формування на її основі цілісної структури з централізованим управлінням і відносною автономністю окремих підприємств - філій. З точки зору системного підходу, організація такої структури дозволяє отримати додатковий загальносистемний ефект в умовах використання інформаційно-керуючих систем (ІКС) на базі логістичних принципів. Тому виникає наукова задача формування гнучкої технології роботи ППЗТ на основі принципів логістики. Це передбачає удосконалення існуючих та створення нових технологій роботи під'їзних колій промислових підприємств і станцій примикання. В свою чергу, це викликає необхідність розробки та впровадження нових підходів до організації та управління найбільш вагомою структурою на залізничному транспорті - незагального користування - міжгалузевим підприємством промислового залізничного транспорту ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та його філій.

Методологія побудови корпоративної ІКС ВАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» повинна базуватися на об'єднанні автоматизованих центрів управління технологічними процесами філій із головного центра і розширенні комплексу задач, що вирішуються як на рівні головного центра, так і на рівні філій. За пріоритетами комплекс управлінських і технологічних задач розподіляється на стратегічний і оперативний рівні, відповідно до яких повинні бути сформовані типові модулі ІКС, що відтворюють специфіку кожного із технологічних схем обслуговування клієнтури за участю ППЗТ.

Оцінка економічної доцільності впровадження ІКС, в першу чергу, повинна враховувати витрати на комп'ютерну техніку та організацію інформаційних каналів в он-лайн режимі, які будуть забезпечувати необхідний рівень виконання аналітичних операцій передачі та одержання даних. Поряд з цим необхідно визначити економію від раціонального використання локомотивного та вагонного парків. За рахунок впровадження запропонованої ІКС створюється можливість оперативного контролю, який надає можливість підвищити достовірність прогнозу прибуття вагонів на адресу філій, корегування планів роботи, раціональний перерозподіл технічних засобів, покращуються якісні показники роботи локомотивів та зменшуються простої вагонів.

### УДК 658.7:656(477)

#### ПРО НЕОБХІДНІСТЬ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ НА ТЕРИТОРИИ УКРАЇНИ

*Панченко С.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Створення умов для розвитку в регіонах України інтегрованої економіки, заснованої на розвиненій і конкурентоспроможній системі вантажо- і товароруху, розгалуженої мережі розподільчо-складського господарства, реалізації інноваційного, фінансового й кадрового потенціалу, є однією з основних умов підвищення економічної ситуації в країні.

У зв'язку із цим зростає роль логістики, що дозволяє розробляти й впроваджувати методи організації потокових процесів у різних системах управління. Спрямована регіональна економічна політика в області використання потенціалу логістичних елементів інфраструктури створює сприятливі умови для розвитку в перспективі логістичних кластерів, мультиплікативний ефект яких вплине на економіку регіонів країни.

Оцінка закордонного досвіду формування регіональних логістичних систем показує, що в США й інших країнах з розвинутою ринковою економікою інфраструктура для забезпечення функціонування інтегрованих логістичних комплексів в основному сформована, у той час як в Україні це одна з насущних проблем.

Транспортно-логістичний комплекс - це система інтегруюча й розподіляюча потоки (матеріальні, фінансові, інформаційні), що проходять через регіон, за допомогою включення у своє функціонування юридично самостійних суб'єктів - елементів-ланок товаропровідної мережі