Strategicheskie al'yansy: zarubezhnyy opyt i rossiyskie osobennosti [Strategic alliances: foreign experience and Russian peculiarities]. *Russian Foreign Economic Bulletin*, no. 5, pp. 3-13.

12 Kuznetsov I. A. (2014) Aktual'nye tendentsii razvitiya strategicheskikh al'yansov i partnerstv v Rossii [Current trends in the development of strategic alliances and partnerships in Russia]. *Transport Business in Russia*, no. 4, pp. 181-187.

13 Maslova V. O., Shramenko O.V. (2015) Priorytetni napriamky investytsii na vdoskonalennia tekhniko-tekhnolohichnoi bazy v umovakh obmezhenykh finansovykh resursiv [Priority areas of investment in the improvement of the technical and technological base in conditions of limited financial resources]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics,* no. 52, pp. 132-136.

14 Sannikov V. M. (2014) Bar'ery formirovaniya strategicheskikh al'yansov [Barriers to the formation of strategic alliances]. *Economics, Statistics, Informatics*, no. 3, pp. 90-93.

15 Tokmakova I. V. (2015) Perevahy realizatsii stratehichnoho biznes-partnerstva na zaliznychnomu transporti [Advantages of implementing a strategic business partnership in railway transport]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 49, pp. 88-91.

16 Tokmakova I. V. (2013) Sutnist stratehichnoho partnerstva na zaliznychnomu transporti [The essence of the strategic partnership in railway transport]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 41, pp. 130-133.

17 The World Bank (2017) *Reforma zheleznykh dorog: Sbornik materialov po povysheniyu effektivnosti sektora zheleznykh dorog* [Railway Reform: A Compendium of Materials for Improving the Efficiency of the Railway Sector]. Washington, Columbia region. (in Russian).

18 Uolles R. L. (2005) *Strategicheskie al'yansy v biznese. Tekhnologiya postroeniya dolgosrochnykh partnerskikh otnosheniy i sozdaniya sovmestnykh predpriyatiy* [Strategic alliances in business. Technology building long-term partnerships and joint ventures]. Moscow: Dobraya kniga. (in Russian).

19 Shramenko O. V., Monakova U.V. (2013) Stratehichne partnerstvo yak shliakh ukriplennia vyrobnychoho potentsialu lokomotyvnoho hospodarstva [Strategic partnership as a way to strengthen the productive capacity of locomotive economy]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 44, pp. 82-86.

20 Elmuti D., Y. Kathawala (2001) An overview of strategic alliances. *Management Decision* (electronic journal), no. 39/3, pp. 205-217. Available at: http://ru.scribd.com/doc/64000447/An-Overview-of-Strategic-Alliances#scribd (accessed 20 June 2019).

УДК 656.257 **DOI: https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i66.173177**

НОВІТНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Шраменко О. В., к.е.н., доцент
Нікулін О.В., магістр (УкрДУЗТ)

В статті розглянуто питання створення ефективної інфраструктури залізничного транспорту як пріоритетного напрямку держави. Відмічено, що для підвищення ефективності інфраструктури необхідно провести оснащення залізниць

© Шраменко О.В., Нікулін О.В.

сучасними технічними засобами. Саме таким засобом є мікропроцесорні централізації. Досліджено переваги впровадження мікропроцесорних систем. Відзначено, що проблемним моментом їх впровадження є забезпечення і документальне підтвердження необхідного рівня їхньої якості.

Ключові слова: інфраструктура, залізничний транспорт, якість, мікропроцесорна централізація, сертифікація.

НОВЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Шраменко Е. В., к.э.н., доцент
Никулин А.В., магістр (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены вопросы создания эффективной инфраструктуры железнодорожного транспорта как приоритетного направления государства. Отмечено, что для повышения эффективности инфраструктуры необходимо провести оснащение железных дорог современными техническими средствами. Именно таким средством являются микропроцессорные централизации. Выделены преимущества внедрения микропроцессорных систем. Отмечено, что проблемным моментом их внедрения является обеспечение и документальное подтверждение необходимого уровня их качества.

Ключевые слова: инфраструктура, железнодорожный транспорт, качество, микропроцессорная централизация, сертификация.

NEW APPROACHES TO THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Shramenko, E. V., candidate of Economic Sciences, associate Professor,
Nikulin A.V., master (UkrSURT)

This article deals with the issues of creating an effective railway infrastructure as a priority policy direction. It is noted that infrastructure is a key factor in ensuring the competitiveness of the state economy. However, recent years have been characterized by a decline in the quality of the railway infrastructure in Ukraine.

Infrastructure efficiency increase requires equipment of railways with modern technical means. This is precisely the means of microprocessor interlocking. The advantages of the introduction of microprocessor systems are highlighted. Among them, the main place belongs to the reduction of operating and capital costs, increasing reliability and safety, improving information interaction and improving working conditions.

It is noted that the problem point of the introduction of microprocessor systems is securing and documentary confirmation of the required level of their quality. On the one hand, an imperfect system of products for the railway transport certification makes it difficult for manufacturers to obtain documents confirming compliance with quality, and also prevents the solution of issues of harmonization of Ukrainian legislation in terms of product certification with European standards. On the other hand, it increases the risk of low-quality products entering the market, which creates a threat to traffic safety in railway transport.

The authors emphasize that certification of devices used for railway infrastructure plays an important role in ensuring the safety of railway transport. The infrastructure of railway transport, as an object of critical infrastructure, must be controlled by the state, and all devices

used in it must be checked for compliance with the quality standards developed by the state. In this regard, it was proposed to strengthen the state control over the use of devices of the railway infrastructure. The more complex a particular device is, the more stringent quality standards must be. The task of the state should be to promote these standards in the chain of railway equipment suppliers, excluding unfair competition, and to monitor their strict observance.

Key words: infrastructure, railway transport, quality, microprocessor interlocking, certification.

Постановка проблеми. Пришвидшений економічний розвиток України можливий лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури, яка є базовою ланкою забезпечення економічної безпеки країни і розвитку її національної економіки. Провідні світові експерти вважають рівень розвитку інфраструктури ключовим фактором конкурентоспроможності економіки. Великі інфраструктурні проекти супроводжуються інвестиціями в будівництво, а пізніше і в реконструкцію споруд, таким чином викликаючи попит на продукцію суміжних секторів [1]. На сьогоднішній день серед основних завдань уряду в рамках забезпечення економічного зростання України знаходиться завдання зробити транспортні послуги в Україні якісними та доступними, а інфраструктуру – сучасною та інтегрованою до міжнародних транспортних мереж. Все це обумовлює актуальність і своєчасність теми статті.

Аналіз останніх досліджень. Теоретичним і практичним питанням розвитку інфраструктури залізничного транспорту в Україні присвячено праці багатьох вчених, серед них: Дикань В.Л., Дорофєєва Х.М., Корінь М.В., Никифорук О.І., Полякова О.М., Шраменко О.В., Шиба О.А. та ін. [2-8].

В роботах цих вчених розвиток інфраструктури залізничного транспорту здебільшого розглядається в глобальних масштабах, як то будівництво міжнародних транспортних коридорів, розширення транскордонного співробітництва тощо. В той же час вивчення підходів до її розвитку на локальному рівні – рівні окремих підприємств, залишається недостатнім.

В зв’язку з цим, **метою статті** є виявлення новітніх підходів до розвитку інфраструктури залізничного транспорту на рівні окремих підприємств, а також перешкод у їх застосуванні.

Викладення основного матеріалу. На сьогоднішній день питання розвитку інфраструктури транспорту виходять на перший план як в Україні, так і в Європі і включені до багатьох стратегічних документів різних країн. В Україні таким документом є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030», яка була схвалена Кабінетом Міністрів України 30 травня 2018 року [9]. Деякі вчені характеризують початок 21 сторіччя як період великої інфраструктурної модернізації [6]. З 2017 року значно активізувалися заходи з інфраструктурного розвитку галузі і на залізничному транспорті України [5].

«Ефективна транспортна інфраструктура – пріоритет для нашої країни.» - відмітив Міністр інфраструктури України Володимир Омелян під час виступу на Бізнес Конференції «Британія та Україна: цінності, інтереси, виклики, рішення», яка проходила в рамках Українського Тижня в Лондоні 10 жовтня 2018 року. «Цифрова інфраструктура, безпека на транспорті, розвинена інфраструктурна мережа, інтегрована у світові транспортні коридори – ось основні пріоритети роботи Міністерства інфраструктури на наступні 12 років», - підкреслив Міністр інфраструктури [10]. Створення інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, як невід’ємної частини високошвидкісної магістралі, глобальної транспортно-логістичної системи, дасть можливість забезпечити потреби вітчизняних підприємств у сучасних транспортно-логістичних

послугах за рахунок гармонізації їхніх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу, створити гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення міжнародних вантажопотоків на основі формування оптимальних схем доставки вантажу на принципі «від дверей до дверей» [3].

У листопаді 2017 року, внаслідок підписання документу «Взаєморозуміння високого рівня між Україною та ЄС про поширення індикативних карт Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) на Україну» (High Level Understanding on TEN-T Core Network Extension Maps To Ukraine), наша країна була включена до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) і стала важливим учасником розбудови стратегічного транспортного коридору у сполученні Європа – Азія.

В середині січня 2019 року Європейська комісія та Всесвітній банк представили Індикативний план дій щодо інвестування у Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T). В ньому визначено пріоритетні інфраструктурні проекти, які можуть бути реалізовані у Вірменії, Азербайджані, Білорусі, Грузії, Молдові та Україні. З 2 млрд євро, які згідно з планами Єврокомісії, можуть бути виділені на залізничні проекти у всіх шести країнах Східного партнерства, Україна претендує на найбільшу частину у розмірі 850 млн євро. З 16 проектів 9 мають бути реалізовані саме на мережі Укрзалізниці [11].

Дослідження, проведені в роботі [8], показали, що найбільш суттєво інвестиції у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС упродовж останніх років вплинули на рівень торговельної активності та експорту; обсяги транспортування у мережі; загальний рівень інвестиційної та капітальної активності країн ЄС; рівень доходів населення і валовий продукт та інфляційні коливання.

Втім, в Україні тривалий час зберігаються системні проблеми у розвитку транспортної інфраструктури:

1) відсутність необхідної комплексності в управлінні розвитком та функціонуванням транспортної інфраструктури;

2) незавершеність структурних перетворень;

3) нерівномірність використання виробничих потужностей діючих інфраструктурних об'єктів та значний ступінь їх зносу;

4) регіональна невідповідність у розвитку транспортної інфраструктури;

5) відставання у використанні сучасних транспортних технологій, а також інформатизації транспорту.

Все це негативно впливає на якість залізничної інфраструктури України. За останні роки Україна значно втратила свої позиції в рейтингу глобальної конкурентоспроможності за критерієм якості залізничної інфраструктури. З 2013 до 2018 року наша країна опустилася за цим показником на 13 сходинок і посіла 37-ме місце в світі [12].

За таких умов, стратегічне завдання підвищення ефективності інфраструктури неможливо вирішити без оснащення залізниць сучасними технічними засобами. До таких засобів належать мікропроцесорні електричні централізації, які включають в себе функції лінійного пункту диспетчерської централізації, автоблокування на прилеглих перегонах, переїзній сигналізації.

Мікропроцесорна централізація служить сполучною ланкою між первинними джерелами отримання інформації і системами управління перевізним процесом більш високого рівня і дає змогу здійснити ув'язку цих джерел без додаткових надбудов, що неможливо зробити при централізації релейного типу.

Ці системи здатні до самодіагностики, стикуються з будь-якими апаратно-програмними комплексами, для них підходять існуючі приміщення. При децентралізованому розміщенні такого обладнання відбувається економія неабияких коштів за рахунок використання

волоконно-оптичного кабелю, вирішуються проблеми безконтактного управління стрілками та сигналами, скорочується кількість необхідного персоналу.

На сьогодні, згідно з укрупненими вимірниками, вартість будівництва електричної централізації з використанням електромагнітних реле становить близько 70-75 тис. євро на одну стрілку, для МПЦ цей показник становить 50-60 тис. євро на [13] .

Проте, однією з головних проблем впровадження мікропроцесорних систем, як зауважують спеціалісти, є ризик низької якості таких пристроїв в зв'язку з недосконалою системою сертифікації продукції для залізничного транспорту.

Останнім часом сталися кардинальні зміни у вітчизняному інституціональному середовищі стандартизації. З першого січня 2018 року відбулася відміна державної системи сертифікації. Відтоді не держава, а ринок мають регулювати якість продукції.

З одного боку, відміна державної системи сертифікації мала полегшувати виробникам можливість отримання сертифікату якості на свою продукцію. В системі УкрСЕПРО виробники ставилися в рамки вимог держстандартів і не було можливості від них відступити. Якщо продукція не відповідала їм, вона не могла потрапити на ринок. Однак на практиці, як відмічають вчені [14], навпаки ускладнило процедури отримання документів про підтвердження відповідності в виду суттєвої «лібералізації» та значної кількості таких документів та розширенням кругу організацій, які можуть їх видавати.

Недосконала система стандартизації та сертифікації також може стати перепоною у вирішенні питань гармонізації законодавства України до європейських норм. Адже однією з основних цілей четвертого пакету залізничних директив є уніфікація процедур ліцензування та сертифікації в рамках створення єдиного залізничного ринку [15].

Крім того, послаблення державного контролю підвищує ризик потрапляння на ринок продукції низької якості, що створює загрозу безпеці руху.

В зв'язку з цим, враховуючи, що транспорт визнано об'єктом критичної інфраструктури, а інфраструктура залізничного транспорту знаходиться у веденні держави, вважаємо, що всі пристрої, які використовуються на ній мають пильно контролюватися державою. При цьому, чим складнішим є пристрій, що виготовляється, тим суворішими мають бути стандарти якості. Завдання держави просувати стандарти якості в ланцюжку постачальників, виключаючи несумлінну конкуренцію і здійснюючи контроль за їхнім виконанням.

Висновки. Таким чином, в сучасних умовах одним з підходів до розвитку інфраструктури залізничного транспорту має стати впровадження систем мікропроцесорної централізації, основними перевагами якої є:

зниження експлуатаційних та капітальних витрат;

підвищення надійності та безпеки;

поліпшення інформаційної взаємодії;

покращення умов праці.

Разом з тим, використання цих систем вимагає вирішення питання їх якісної сертифікації. Сертифікація пристроїв, які застосовуються для залізничної інфраструктури, відіграє важливу роль у забезпеченні безпеки функціонування залізничного транспорту. В цьому зв'язку запропоновано посилити контроль з боку держави за використанням пристроїв, які встановлюються на залізничну інфраструктуру, як в плані розробки стандартів якості, так і в частині їх дотримання.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Полякова О. М. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі / О. М. Полякова, О.В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 58. - С. 126-134.

2. Дикань В.Л. Розвиток

національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 24 – С. 11-13.

3. Дикань В. Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. – С. 144-149.

4. Дорофєєва Х.М. Конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС // Економіка і суспільство. – 2016. – № 7. – С. 30-35. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://economyandsociety.in.ua/journal/7_ukr/6.pdf

5. Корінь М. В. Детермінанти забезпечення інфраструктурного розвитку залізничного транспорту України в умовах розширення транскордонного співробітництва. / М.В.Корінь // Адаптаційно-інтегральні механізми управління інноваційними процесами в економіці: колективна монографія. Харків, 2019. - С. 266-274.

6. Никифорук О.І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії / О.І. Никифорук // Економіка і прогнозування. - 2012. - № 3. - С. 64-78.

7. Полякова О.М. Інфраструктурна складова забезпечення економічної безпеки держави (на прикладі залізничного транспорту)./ О. М. Полякова, О. В. Шраменко. Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph. Przeworsk: WSSG, 2019. – С. 32-45.

8. Шиба О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.02. Львів, 2017. - 20 с.

9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13

10. Ефективна транспортна інфраструктура – пріоритет для нашої країни, - Володимир Омелян [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/news/30249.html

11. Транспортная сеть TEN-T: Каким видят развитие инфраструктуры Украины в Евросоюзе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cfts.org.ua/articles/transportnaya_set_ten_t_kakim_vidyat_razvitie_infrastruktury_ukrainy_v_evrosoyuze_1511/106840

12. The Global Competitiveness Report 2018. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf .

13. Гаєвський В. Мікропроцесорна централізація з інтегрованою підсистемою пономерного логістичного обліку рухомого складу — шлях до зниження витрат/ В.Гаєвський //Українська залізниця. - 2019. - № 3 (69). – С.9-12.

14. Мямлин С. В. Сертификация продукции для железнодорожного транспорта / С. В. Мямлин // Українська залізниця. – 2018. – № 3–4 (57–58). – С. 23–27.

15. Европейский Союз унифицирует требования к подвижному составу и путевому оборудованию. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://traffic.od.ua/news/worldtrans/1215862

REFERENCES

1. Polyakova O.M., Shramenko O.V. (2017) Suchasni tendenciji rozvytku transportno-loghistychnoji infrastruktury v Ukrajini i sviti [Modern trends of development of transport and logistic infrastructure in Ukraine and the world] The bulletin of

Transport and Industry Economics. No 58, pp. 126-134.

2. Dykan V.L. (2008) Rozvytok nacionaljnoji tranzytnoji merezhi ta jiji integhracija v mizhnarodnu transportnu systemu [Development of national transit network that its integration in the international transport system]. The bulletin of Transport and Industry Economics. No 24, pp. 11-13.

3. Dikan V.L. (2013) Perspektivy razvitiya ekonomiki Ukrainy v usloviyakh formirovaniya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov v sisteme mirovoy globalizatsii ekonomiki [Prospects of development of economy of ukraine in the conditions of formation of the international transport corridors in system of world globalization of economy]. The bulletin of Transport and Industry Economics. No 42, pp. 144-149.

4. Dorofieieva K.M. (2016) Konkurentospromozhnistj transportnoji infrastruktury Ukrajiny v umovakh integhraciji do JeS [Competitiveness of Ukraine's transport infrastructure in terms of EU integration]. Economy and society. No 7, pp. 30-35. Available at: http://economyandsociety.in.ua/journal/7_ukr/6.pdf

5. Korin M.V. (2019) Determinanty zabezpechennja infrastrukturnogho rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrajiny v umovakh rozshyrennja transkordonnogho spivrobitnyctva [The infrastructure development determinants of Ukrainian railway transport in the expanding cross-border cooperation conditions]. Adaptacijno-integhraljni mekhanizmy upravlinnja innovacijnymy procesamy v ekonomici: kolektyvna monoghrafija [Adaptive integral mechanisms for managing innovative processes in economics: Collective monograph]. Kharkiv: Publishing house Ivanchenka I.S., pp. 266-274.

6. Nykyforuk O.I. (2012) Instrumenty ta mekhanizmy modernizaciji transportnoji infrastruktury: zarubizhnyj dosvid i ukrajinsjki realiji [Instruments and mechanisms for the modernization of the transport infrastructure: foreign experience and Ukrainian realities]. Economy and forecasting. No 3, pp. 64-78.

7. Polyakova O.M., Shramenko O.V. (2019) Infrastrukturna skladova zabezpechennja ekonomichnoji bezpeky derzhavy (na prykladi zaliznychnogho transportu) [Infrastructure component of ensuring economic security of the state (on the example of rail transport)]. Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph. Przeworsk: WSSG. pp. 32-45.

8. Shyba O. A. (2017) Vplyv rozvytku transportnoji infrastruktury na ekonomichne zrostannja krajin-chleniv Jevropejsjkogho Sojuzu [Impact of transport infrastructure on economic growth of European Union member states.] (Manuscript), Lviv: Pais. - 20 c.

9. Pro skhvalennja Nacionaljnoji transportnoji strateghiji Ukrajiny na period do 2030 roku: Rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrajiny vid 30.05.2018 # 430-r. [Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030]: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 No. 430-p. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13

10. Efektyvna transportna infrastruktura – priorytet dlja nashoji krajiny, - Volodymyr Omeljan. [Efficient transport infrastructure is a priority for our country], - Volodymyr Omelyan. Available at: https://mtu.gov.ua/news/30249.html

11. Transportnaya set' TEN-T: Kakim vidyat razvitie infrastruktury Ukrainy v Evrosoyuze [Transport Network TEN-T: What is the development of Ukraine's infrastructure in the European Union] Available at: https://cfts.org.ua/articles/transportnaya_set_ten_t_kakim_vidyat_razvitie_infrastruktury_ukrainy_v_evrosoyuze_1511/106840.

12. The Global Competitiveness Report 2018. Available at: http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf .

13. Ghajevsjkyj V.V. (2019) Mikroprocesorna centralizacija z integhrovanoju pidsystemoju ponomernogho

loghistychnogho obliku rukhomogho skladu — shljakh do znyzhennja vytrat [Microprocessor centralization with integrated subsystem logistic logistics of rolling stock - a way to reduce costs]. Ukrainian railway. No 3 (69), pp. 9-12.

14. Mjamlyn S. V. (2018) Sertyfykacyja produkcyy dlja zheleznodorozhnogho transporta [Certification of products for railway transport] Ukrainian railway. No 3-4 (57-58), pp. 23-27.

15. Evropeyskiy Soyuz unifitsiruet trebovaniya k podvizhnomu sostavu i putevomu oborudovaniyu. [The European Union unifies the requirements for rolling stock and travel equipment.] Available at: https://traffic.od.ua/news/worldtrans/1215862

УДК 622.6:656.025.6

ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ КОНТЕЙНЕРІВ

Шульдінер Ю.В., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ),
Касьянов В.В., к.т.н. (ХНУМГ ім. О.М. Бекетова),
Алтухова А.В., магістрант (УкрДУЗТ)

У сучасних умовах розвитку логістики в Україні випадки пошкодження, втрати та затримки цінних та швидкопсувних вантажів є проблемою для всіх учасників перевізного процесу. У ланцюгах постачань, в яких бере участь залізниця, частим випадком є затримки поїздів під навантаженням з іншого виду транспорту. Доцільним було б впровадити систему, що допоможе скоротити втрати у часі, а саме встановлення GPS-трекерів на контейнери. Обґрунтовано доцільність використання GPS системи у транспортній логістиці, що дозволяє планувати та розподіляти вантажопотік в оптимальному режимі.

Ключові слова: GPS-трекери, ефективність перевезення, оцінка ефективності, економічний ефект, розмір прибутку.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ КОНТЕЙНЕРОВ

Шульдинер Ю.В., к.т.н., доцент (УкрГУЖТ)
Касьянов В.В., к.т.н. (ХНУГХ им. А.Н. Бекетова)
Алтухова А.В., магистр (УкрГУЖТ)

В современных условиях развития логистики в Украине случаи повреждения, потери и задержки ценных и скоропортящихся грузов является проблемой для всех участников перевозочного процесса. В цепях поставок, в которых участвует железная дорога, частым случаем является задержки поездов под нагрузкой с другого вида транспорта. Целесообразным было бы внедрить систему, которая поможет сократить потери во времени, а именно установление GPS-трекеров на контейнеры.

© Шульдінер Ю.В.,
Касьянов В.В.,
Алтухова А.В.