

Тому з урахуванням всіх вимог постає науково прикладне завдання формування адаптивної моделі організації залізничних вантажних перевезень при функціонуванні конкурентних транспортних компаній на основі формування інтелектуальної системи управління, що як наслідок надасть гнучкість системі, підвищить ефективність транспортного обслуговування та конкурентоспроможність залізниці.

УДК 711.553.12

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТНИМ ВУЗЛОМ У МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Волканова Н.Д., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)

Удосконалення управління діяльністю транспортного вузла потребує признання усіма учасниками мультимодальних перевезень необхідності формування організаційної системи транспортно-логістичного обслуговування, основаної на принципах партнерства та наявності організуючого начала на рівні залізнично-морського транспортного вузла. З цією метою необхідне створення суб'єкту управління транспортним процесом, у основі якого б була співпраця, яка б розглядалася як формальна довгострокова діяльність між незалежними фірмами, що спирається на різноманітні угоди або на утворення окремого сумісного підприємства.

У сучасних розвинутих економіках різноманітність партнерських відносин між господарськими суб'єктами приводять до створення бізнес-альянсів. Особливу увагу привертають стратегічні альянси, розподілом діяльності між фірмами-партнерами. У основі альянсу особисті зв'язки підприємців, а також складні взаємодії бізнес-діяльності, метою яких є взаємне покращення умов для здобуття користі фірмам, які мотивовані загальною місією розвитку. На перших етапах такий бізнес-альянс може бути одноразовим і випадковим у вигляді віртуального логістичного транспортного підприємства (ВЛТП), яке створюється для обслуговування однієї угоди і припиняє свою діяльність після завершення угоди.

Координація діяльності різних організацій-учасників транспортного процесу в питаннях планування, організації, контролю і регулювання, застосування передових технологій і методів праці сприятиме прискоренню проходженню зовнішньоторгових вантажів через залізнично-морський транспортний вузол,

покращенню обробки транспортних засобів, зниженню невиробничих витрат.

Можна визначити основні задачі ВЛТП з управління матеріальним потоком у мультимодальних перевезеннях: 1) збір замовлень; 2) укладання договору з учасниками бізнес-альянсу; 3) складування вантажів у відправника вантажу; 4) вивіз до порту; 5) складування; 6) вивіз на склад вантажоодержувача; 7) розвіз клієнтам.

Управління ВЛТП здійснюється з використанням зворотного зв'язку і реагування віртуального підприємства на зворотний інформаційний зв'язок при наявності збоїв у роботі. Середній час перебування транспортного засобу в тому чи іншому стані залежить від пропускної здатності системи масового обслуговування, ВІД управляючого впливу зовнішнього середовища тощо.

У транспортних вузлах багатьох країнах світу функції центру управління бізнес-альянсів виконують універсальні транспортно-логістичні центри (УТЛЦ). Основна мета діяльності УТЛЦ полягає у тому, щоб формувати логістичні ланцюги, об'єднувати усіх учасників процесу виробництва, постачання, збуту, транспортування в інтегральні логістичні системи, оптимально скоординувати рух потоків в межах цих логістичних систем.

УДК 330.34:656.2(477)

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

В умовах реального процесу реформування галузі залізничного транспорту актуальним є необхідність розробки науково-практичного механізму функціонування новоствореної структури – публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування.

В сучасних умовах значно зростає необхідність більш активної участі держави у розробці та реалізації цілей і задач, які мають бути направлені на подолання негативних тенденцій в базових галузях економіки. Слід зазначити, що значна частина економічних рішень переходить до компетенції самих господарських суб'єктів, які визначають структурні зрушення на мікрорівні.

Державне регулювання у транспортній галузі в умовах ринкових відносин має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Це прискорення науково-технічного прогресу та