

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ

по теме:

«РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»

ОСЖД 铁组

(по периодическим транспортным изданиям
Республики Беларусь, Венгрии,
Республики Казахстан, Китайской Народной Республики,
Литовской Республики, Республики Польша
и Российской Федерации)

(2011-2013 годы)

Подготовлен согласно протоколу совещания экспертов
по техническим и программно-информационным вопросам
научно-технической и экономической информации ОСЖД
(10-12.09.2013 г., Литовская Республика, г.Вильнюс)

г.Астана, 2014 год



**Содержание библиографического перечня на тему
«Развитие логистики на железнодорожном транспорте»**

| № п/п | Наименование | Стр. |
|------------------|--|-------------|
| 1. | Библиографический перечень Государственного объединения «Белорусская железная дорога» (Республика Беларусь) | 3 |
| 2. | Библиографический перечень Центра железнодорожных измерительных и инженерских услуг ЗАО МАВ (Венгрия) | 42 |
| 3. | Библиографический перечень Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (Республика Казахстан) | 45 |
| 4. | Библиографический перечень Министерства железных дорог Китайской Народной Республики | 51 |
| 5. | Библиографический перечень Акционерного общества «Литовские железные дороги» (Литовская Республика) | 54 |
| 6. | Библиографический перечень Акционерного общества "Польские государственные железные дороги" (Республика Польша) | 55 |
| 7. | Библиографический перечень Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (Российская Федерация) | 62 |

**Государственное объединение «Белорусская железная дорога»
(Республика Беларусь)**

1. 50% + 2 акции «ТрансКонтейнера» передадут в уставный капитал «ОТЛК».

Транспорт. – 2013. – № 22. – с. 21.

Об идее передачи акций в уставный капитал «ОТЛК» и об оценке ее активов и прибыли к 2020 году.

2. FESCO планирует увеличить объем перевозок ж/д сервиса «Балтика-транзит».

Транспорт. – 2013. – № 22. – с. 21.

О работе международного сервиса «Балтика-транзит», его показателях, интеграторах.

3. Fesco сократит время доставки грузов между Москвой и Хабаровском .

Транспорт. – 2013. – № 40. – с. 18.

О сервисе доставки грузов ускоренными контейнерными поездами (Москва-Хабаровск). Использование специального графика позволит сократить время доставки грузов на 2 дня.

4. GEFCO начинает прямые грузовые железнодорожные перевозки по маршруту Рига-Калуга.

Транспорт. – 2013. – № 29. – с. 20.

Международная компания GEFCO совместно с компаниями «ТрансКонтейнер» и Nurminen MaritimeLatvia совершили первую отправку контейнерного блок-поезда из Рижского порта до грузового терминала в г. Калуга.

5. Абсолютный ноль: РЖД согласовали кризисную инвестпрограмму //
Транспорт. – 2013. – № 12. – С. 14-17.

В статье представлен материал об инвестиционной программе ОАО «РЖД» на 2014 год в режиме жесткой экономии.

6. Администрация президента РФ поддержала создание новой логистической компании.

Транспорт. – 2013. – № 14. – С. 24.

О создании Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) России, Беларуси и Казахстана.

7. Азербайджан, Казахстан, Грузия и Турция организуют новый мультимодальный поезд.

Транспорт. – 2012. – № 49. – С. 20.

О проекте Silk Wind, в рамках программы ТРАСЕКА, направленном на создание мультимодального транспорта с системой предварительного обмена

информацией между таможенными службами и железнодорожными операторами стран-участниц проекта.

8. Николаев Ю. Аккуратно. Быстро. Безопасно. Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 65. – С. 3.

О приобретении предприятием «Брестгрузтранслогистик» нового оборудования – шести вилокowych грузозахватных приспособлений для выгрузки грузов на поддонах.

9. Ананьев Р. По стратегии партнерства. Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 75. – С. 1-2.

В статье рассматриваются вопросы, которые будут в числе основных на Белорусской транспортной неделе: развитие транзитного потенциала Беларуси, совершенствование логистической инфраструктуры, международное сотрудничество в области транспорта.

10. Антюшеня, Ю. Перспективы развития логистических услуг в Беларуси.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2010. – № 4. – С. 46-48.

В статье рассматривается нынешнее состояние развития рынка логистических услуг в Беларуси.

11. АО «НК КТЖ» расширяет сотрудничество по инновационному проекту «Электронный поезд».

Транспорт. – 2012. – № 39. – С. 24-25.

О подписании 20.09.2012 г. в г. Алматы Меморандума о взаимодействии в сфере оказания логистических услуг на территории Казахстана. В основе Меморандума лежит проект «Электронный поезд», в котором задействован принцип «Документ впереди поезда».

12. Апостолов М. «Единое окно»: ключевой инструмент упрощения процедур торговли и надлежащего управления.

Транспорт. – 2011. – № 34-35. – С. 67-76.

Разъясняется концепция «единого окна» (упрощенно, как подача множества документов с повторяющимися данными только один раз, в одно место и в стандартном формате). Рассматриваются Рекомендации Европейской экономической комиссии ООН по упрощению процедур торговли. Приводится разница между «единым окном» и связанными понятиями («одна остановка», «комплексное управление границей»). Излагается примерный алгоритм выработки «мастер-плана» (проектных документов, определяющих развитие системы «единого окна»).

13. Аська для экспедиторов.

Транспорт. – 2011. – № 22-23. – С. 78.

Рассматривается принцип работы Интернет-биржи «ТРАНС».

14. Беларусь, Россия и Казахстан подписали Меморандум о развитии транспортно-логистической системы Единого экономического пространства.

Транспорт. – 2012. – № 26. – С. 35.

В статье дается информация о подписании Беларусью, Россией и Казахстаном Меморандума о развитии транспортно-логистической системы Единого экономического пространства в целях объединения усилий и углубления сотрудничества в области развития транспортно-логистической системы на территории вышеуказанных государств.

15. Беларусь, Украина и Литва продолжают работы по организации электронного обмена данными о грузоперевозках.

Транспорт. – 2011. – № 40. – С. 30-31.

На совещании в Бресте 22.09.2011 г. представители железных дорог Беларуси, Украины и Литвы обсудили вопросы повышения эффективности использования подвижного состава, и пришли к выводу о целесообразности продолжения работ по организации электронного документооборота грузовых перевозок.

16. Белорусская железная дорога внедряет новую технологию по доставке грузов в контейнерах.

Транспорт. – 2012. – № 8. – С. 22.

Данная технология позволяет осуществлять погрузку-разгрузку контейнеров «с земли», с фитинговых платформ, с автоконтейнеровозов в любом месте без использования складского или терминального оборудования, кранов.

17. Белорусская железная дорога и ОАО «РЖД» обсудили перспективы развития грузовых перевозок на основе электронного документооборота.

Транспорт. – 2013. – № 10. – С. 31.

О внедрении безбумажных технологий при перевозке грузов между Беларусью и Россией.

18. Белорусская железная дорога успешно развивает контейнерные перевозки со странами Таможенного союза.

Транспорт. – 2012. – № 4. – С. 27.

Показана тенденция увеличения роста объема грузоперевозок по БЖД в рамках Таможенного союза. Освещена организация перевозки грузов контейнерными поездами по новым маршрутам: из Чунцина в Дуйсбург, из Западной Европы в Москву и Нижний Новгород.

19. Белько С. Оформление – во время движения: беседа с заместителем начальника отдела организации пограничного контроля Государственного пограничного комитета РБ полковником.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 38. – С. 13.

Об изменении технологии пограничного оформления пассажиров поездов маршрута Минск-Вильнюс. Оформление будет осуществляться по ходу движения поезда между станциями Молодечно и Гудогай. Обсуждаются планы создания международного сектора, где будет проходить оформление пассажиров по литовскому образцу - прямо на вокзале.

20. БЖД завершает реализацию инвестпроекта по приобретению современных грузовых электровозов.

Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 25.

О завершающем этапе контракта на поставку для БЖД 12 двухсекционных грузовых электровозов БКГ-1.

21. БЖД завершила первую очередь реконструкции станции Ситница.

Транспорт. – 2011. – № 42. – С. 23-24.

В статье рассмотрены мероприятия, намеченные в ходе реконструкции станции Ситница – реализованные и запланированные.]

22. БЖД приступила к очередному этапу внедрения электронной цифровой подписи при организации перевозок грузов по безбумажной технологии.

Транспорт. – 2012. – № 44-45. – С. 25.

О проведении тестовой перевозки груза по безбумажной технологии с использованием только электронных перевозочных документов с применением электронной цифровой подписи по маршруту ст. Ситница – ст. Шабаны.

23. Благоприятные перспективы для развития.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 26 октября. – С. 5.

Статья посвящена Брестскому железнодорожному узлу, который находится на стыке железных дорог разной ширины колеи на направлении второго международного транспортного коридора Берлин – Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород. Перечислены услуги, оказываемые Брестским отделением дороги при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

24. Божанов П. Национальная транспортная логистика – итоги года: беседа с начальником управления стратегического развития, координации и инвестирования транспортных систем Министерства транспорта и коммуникаций РБ Павлом Божановым.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2011. – № 6. – С. 5-7.

В статье представлено интервью с начальником управления стратегического развития, координации и инвестирования транспортных систем Министерства транспорта и коммуникаций РБ Павлом Божановым на тему достижений и перспектив развития белорусской транспортной логистики.

25. Бондарева Т. «Викинг» – в центре внимания.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 92. – С. 3.

О совещании по вопросам курсирования поезда комбинированного транспорта «Викинг», которое проходило в Могилеве 4-5 декабря 2013 г. Участники проекта обсудили его дальнейшее развитие и расширение географии перевозок.

26. Бондарева Т. Викинг расширяет географию.

Железнодорожник Белоруссии. — 2013. — № 10. — С. 2.

Исполнилось 10 лет со дня первого рейса контейнерного поезда "Викинг".

27. Бондарева Т. Согласовать позиции, выработать решения.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 16. – С. 2.

О совещании руководителей БЖД и АО «Литовские железные дороги», состоявшемся в Вильнюсе 27-28 февраля 2013 г., в центре внимания которого – вопросы создания условий для дальнейшего развития международных грузовых и пассажирских перевозок в сообщении Беларусь - Литва.

28. Бондарева Т. «ТрансРоссия-2013»: в деловом формате.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 31. – С. 4.

В статье специалисты Белорусской магистрали делятся своими планами и задачами на выставку «ТрансРоссия-2013» (привлечение дополнительных грузов, реклама услуг по различным вариантам перевозок, поддержание сложившихся деловых контактов).

29. Брест-Северный: искусство перегрузки.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 30 мая. – С. 6.

На станции Брест-Северный внедрен новый технологический процесс, который обобщил и систематизировал технологии перегрузки большегрузных контейнеров, прибывающих из Европы в организованных поездах с автокомплектующими известных европейских фирм. Перевозчиком выступает российская компания ОАО "ТрансКонтейнер". Впервые были разработаны и применены технологические графики обработки этих поездов, определен порядок их формирования и отправления.

30. Бусько А. «Интер-Транспорт»: с участием Белорусской.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 40. – С. 1.

Белорусская железная дорога продемонстрировала свой транзитный потенциал на 12-й международной выставке-конференции «Интер-ТРАНСПОРТ».

31. Бусько А. Обсудили перспективы взаимодействия.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 51. – С. 1.

О переговорах делегации БЖД с руководством Литовских железных дорог на предмет совершенствования тарифной политики международных грузовых перевозок и оптимизации транспортно-логистических схем транспортировки белорусского экспорта в направлении морских портов.

32. Бусько А. Переговоры в Риге.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 11. – С. 1.

Об обсуждении итогов совместной работы по перевозке грузов в сообщении Беларусь – Латвия – Беларусь в 2012 г. и перспективы их увеличения в 2013-м.

33. В Беларуси разрабатывается стандарт на логистические услуги.

Транспорт. – 2013. – № 8. – С. 23.

О принятии стандарта «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» в Беларуси.

34. В Забайкальске готов к работе новый грузовой терминал.

Транспорт. – 2011. – № 29. – С. 21.

Рассматривается предназначение, оборудование, пропускная способность нового грузового терминала на границе РФ с Китаем в Забайкальске.

35. В Казахстане появились новые центры транспортного обслуживания контейнерных перевозок.

Транспорт. – 2013. – № 35. – С. 19.

Об открытии в Астане центров транспортного обслуживания грузовладельцев, решающих задачи организации контейнерных перевозок и повышения уровня сервиса.

36. В Казахстане создан единый центр оказания транспортно-логистических услуг.

Транспорт. – 2013. – № 36. – С. 19.

О создании и работе национального мультимодального оператора KTZ Express - единого центра оказания транспортно-логистических услуг.

37. В новом графике движения поездов «РЖД» предусмотрено 1409 специализированных расписаний для грузовых составов.

Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 52-53.

Рассматривается по основным направлениям новый график движения и плана формирования поездов на 2013/2014 гг. ОАО «РЖД».

38. В ноябре между Беларусью и Литвой запустят контрейлерный поезд.

Транспорт. – 2013. – № 41. – С. 19.

О запуске пилотного проекта контрейлерного поезда между Беларусью и Литвой, по первым итогам которого будет выяснена его дальнейшая целесообразность введения на постоянной основе.

39. В рамках проекта «Трансиб за 7 суток» открыта продажа услуг через Интернет.

Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 53.

О реализации онлайн-сервиса iSales, который представляет собой систему продаж услуг по перевозке грузов в контейнерах через Интернет.

40. В России открылась частная электронная площадка для заказа подвижного состава.

Транспорт. – 2012. – № 29. – С. 24.

Об электронной площадке «Фабрикант рэйл», которая позволяет выставлять заявки на перевозку грузов, а операторам предлагать свой подвижной состав.

41. В свой юбилейный рейс «Викинг» вышел с максимально допустимым количеством вагонов.

Транспорт. – 2013. – № 7. – С. 73-75.

10 лет назад поезд «Викинг» соединил железнодорожным сообщением Черное и Балтийское моря, открыв в 2003 г. новую страницу в международном сотрудничестве стран СНГ: Украины, Беларуси и Литвы. В статье освещены история проекта, задачи по его совершенствованию и развитию.

42. В странах СНГ будут созданы филиалы Украинского транспортно-логистического центра, в первую очередь, в России.

Транспорт. – 2012. – № 18-19. – С. 27.

В статье содержится информация о необходимости создания филиалов Украинского транспортно-логистического центра за рубежом, в частности в странах СНГ, с целью оптимизации управления вагонным парком и затрат.

43. В центре внимания – транспортный коридор Западная Европа – Китай.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 19 ноября. - С. 3.

Освещается встреча министров транспорта Беларуси и России Ивана Щербо и Игоря Левитина, на которой обсуждались перспективы развития транспортного коридора Западная Европа – Китай.

44. В центре транспортной логистики.

Железнодорожник Белоруссии. — 2013. — № 57. — С. 15.

Рассмотрены основные виды деятельности Транспортно-экспедиционного республиканского дочернего унитарного предприятия "Гомельжелдортранс".

45. В 2012 г. на российских железных дорогах появятся полноценные локальные перевозчики.

Транспорт. – 2011. – № 22-23. – С. 31.

О разработке тарифного руководства на железнодорожную инфраструктуру, которое создаст условия для работы частных компаний, альтернативных ОАО «РЖД».

46. Вербитская Н. «Неман» отправился в путь.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 91. – С. 3.

О пробной перевозке в ноябре 2013 г. большегрузных автомобилей на специализированных железнодорожных платформах по маршруту Колядичи-Каунас. Время в пути составило 11 часов 50 минут с учетом проведения таможенных процедур и пограничного контроля на границе.

47. Вербитская Н. Через границу – по новой технологии.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 60. – С. 2.

В статье освещаются переговоры В. Михайлюка и М. Акулова в ходе которых обсуждались вопросы развития международных пассажирских перевозок; оптимизация процедур пересечения границы поездами компании «Тальго»; реализация проекта по строительству переводного устройства с колеи 1520 мм на колею 1435 мм.

48. «Викинг» - новое логистическое решение.

Транспорт. – 2012. – № 9-10. – С. 62-64.

В статье описываются аспекты международного сотрудничества Украины и Литвы в области улучшения качества услуг по перевозке грузов контейнерным поездом «Викинг» и увеличением частоты его курсирования, что позволит привлечь больше клиентов.

49. «Викинг» завоевывает страны.

Транспорт. – 2013. – № 5. – С. 65-66.

О присоединении к проекту «Викинг» Болгарии в лице национального болгарского железнодорожного перевозчика – ЕООД «БДЖ – Грузовые перевозки».

50. Владимиров Д. Приоритеты рынка транспортных услуг.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 26 октября. – С. 1.

В статье рассматриваются транзитные грузопотоки БЖД, курсирующие контейнерные поезда, проект «накладная ЦИМ/СМГС».

51. Возможности и перспективы.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 5 декабря. – С. 16.

Рассматривается деятельность Барановичского отделения дороги в разных аспектах: погрузочные работы; обновление подвижного состава; транспортно-логистическое обслуживание и др.

52. Возрастание роли экспедитора в современных условиях.

Транспорт. – 2012. – № 26. – С. 61-65.

В статье анализируются итоги X ежегодной юбилейной конференции – «Дня международного экспедитора 2012» – с участием международных транспортных организаций ОСЖД, СІТ, FIATA, CLECAT.

53. Войтов А. С максимальной пользой для государства.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 8 октября. – С. 6.

О V Белорусском транспортно-логистическом форуме, который включал Международную специализированную выставку «Транспорт и логистика – 2011» и V Белорусский транспортный конгресс.

54. Вопросы транспорта и логистики в центре внимания петербургской встречи министров стран АТЭС: Подготовлено по материалам СМИ.

Транспорт. – 2012. – № 33. – С. 59-61.

В статье освещается форум АТЭС, состоявшийся 3.08.2012 г. в С.-Петербурге. Одной из центральных проблем, обсуждаемых в ходе встречи, были вопросы формирования надежных транспортно-логистических цепочек с учетом обеспечения охраны грузов.

55. Впервые - по единой накладной.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 17 ноября. – С. 1.

Об использовании единой унифицированной накладной ЦИМ/СМГС при оформлении контейнерного поезда Чунцин – Дуйсбург .

56. Германович О. Логистика в Беларуси: этюд в оптимистичных тонах: беседа с генеральным директором AsstrA Forwarding Олегом Германовичем / беседу вела М. Ермоленко.

РЖД-Партнер. – 2013. – № 21. – С. 30-31.

В статье представлено интервью с генеральным директором AsstrA Forwarding Олегом Германовичем. Проанализировано современное состояние транспортно-логистических центров в Беларуси. Предложены пути развития отечественных логистических комплексов.]

57. Германчук И. Страны – разные, условия – равные.

Транспортный вестник. – 2013.- 17 октября. – С. 3.

В рамках очередного Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ, проходившем в г. Минске, рассматривались вопросы повышения уровня интеграции в формировании общего транспортного пространства стран Содружества, развития рынка транспортных услуг на основе взаимовыгодного сотрудничества.

58. Глава «РЖД» предлагает создать оператора железнодорожного транзита.

Транспорт. – 2011. – № 26-27. – С. 28.

О необходимости создания логистического оператора для транзитных перевозок через территорию РФ, который был бы наделен возможностью предоставлять потребителю транзитную ставку тарифов «от океана до океана».

59. Главы белорусской и литовской железных дорог обсудили перспективы дальнейшего развития перевозок между двумя странами.

Транспорт. – 2012. – № 41. – С. 21.

Освещены вопросы двустороннего сотрудничества, обсуждавшиеся на встрече в Управлении БЖД 20.10.2012 г. касательно развития грузовых перевозок.

60. Говорухин Е. Контейнерный рынок России на подъеме: беседа с вице-президентом «Национальной Контейнерной Компании» (РФ) Егором Говорухиным / беседовала Г. Каткевич.

Транспорт. – 2011. – № 39. – С. 58-60.

Вице-президент компании разъясняет роль и значение «НКК» в системе российских контейнерных перевозок, оценивает состояние российского контейнерного рынка. Рассматривается нынешняя структура активов «НКК», в частности, «Первый Контейнерный Терминал», «НКК-Логистика» и др.

61. Государственное предприятие «БТЛЦ»: новые подходы к логистике. Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 30 июля. – С. 22-23.

Освещается деятельность предприятия «Белинтертранс – транспортно-логистический центр»: комплекс транспортно-логистических услуг; услуги мультимодального оператора; таможенное оформление экспортных и импортных товаров и др.

62. Грузовые приоритеты.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 5 декабря. – С. 6.

В статье рассматриваются грузовые перевозки Белорусской железной дороги за 2012 год. Анализируются приоритетные направления развития.

63. Грузоотправители готовятся к внедрению «Укрзалізницею» электронного документооборота.

Транспорт. – 2011. – № 25. – С. 19.

О получении сертификатов клиентами на право использования ключа электронной цифровой подписи.

64. Грузоперевозки между Украиной и Турцией в железнодорожно-паромном сообщении вскоре будут осуществляться без переоформления документов.

Транспорт. – 2012. – № 41. – С. 25.

О перспективах перевозки грузов без их перегрузки (перевалки) в портах с железнодорожного на морской транспорт и переоформления перевозочных документов.

65. Группа Global Ports запустила сервис по терминальному хранению и доставке автомобилей ж/д транспортом.

Транспорт. – 2012. – № 8. – С. 53.

В статье представлена информация о новом сервисе, позволяющем предоставить клиентам комплекс услуг, включающий доставку автомобилей с

использованием железнодорожного и автомобильного транспорта, терминальную обработку груза, online контроль местонахождения конкретного автомобиля, полное документное сопровождение и услуги по таможенному оформлению автомобилей.

66. ДВЖД налаживает технологию отправки грузовых поездов по спецрасписанию.

Транспорт. – 2013. – № 49. – С. 22.

О новой технологии отправки грузовых поездов по специально разработанному графику на Дальневосточной железной дороге.

67. ДВЖД работает над увеличением отправок контейнерных поездов // Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 23.

О новых маршрутах контейнерных поездов ДВЖД. О развитии услуг по отправке ускоренных контейнерных поездов.

68. Для консолидации рынка железнодорожных операторов Минтранс РФ предлагает сократить количество игроков на рынке.

Транспорт. – 2012. – № 3. – С. 76-78.

В статье представлена информация о проекте постановления правительства «Об основах правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с участниками перевозочного процесса при перевозке грузов».

69. Для развития контрейлерных перевозок в рамках «пространства 1520» необходима господдержка.

Транспорт. – 2013. – № 18-19. – С. 19.

Рассмотрение ситуации с развитием контейнерных и комбинированных перевозок в рамках ОСЖД в сравнении с опытом стран Еврoзоны.

70. Досенко В. Интеллектуальные транспортные системы в управлении и функционировании Международных транспортных коридоров в странах Содружества / В. Досенко.

Транспорт. – 2012. – № 38. – С. 59-61.

В связи с постоянно растущими объемами грузоперевозок возникает необходимость обеспечения системы управления всеми направлениями работы транспортного комплекса не только отдельной страны, но и создания единой системы, обеспечивающей контроль работы всей инфраструктуры. Реализовать эту задачу можно только при условии изменения подходов к организации и обеспечению системы управления на основе широкого применения современных интеллектуальных транспортных систем.

71. Дробот Ю. Законодательство ЕС в области контрейлерных и мультимодальных перевозок грузов: Твиннинг по мультимодальным перевозкам.

Транспорт. – 2013. – № 29. – С. 63-65; № 30-31. – С. 71-74.

По инициативе правительства Украины, в рамках программы Европейской политики добрососедства с 2012 начат проект в сфере мультимодальных перевозок и логистики. В статье освещены задачи проекта, ход его реализации.

72. Дробот Ю. Организация контрейлерных перевозок на «пространстве 1520 мм».

Транспорт. – 2012. – № 37. – С. 65-67.

Рассматриваются проекты организации контрейлерных перевозок «Викинг» и «Ярослав». Представлен swot-анализ развития контрейлерных перевозок: сильные и слабые стороны, возможности, угрозы.

73. Дробот Ю. Технологии контрейлерных перевозок в Европе.

Транспорт. – 2012. – № 21. – С. 73-76.

В статье анализируется современное состояние развития контрейлерных перевозок в странах Европейского союза.

74. Дробот Ю. Ширококолейка: перспективы и преимущества.

Транспорт. – 2013. – № 24. – С. 60-62.

О разработке проекта строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены, с целью соединения железнодорожной и автомобильной систем Центральной Европы с регионами Транссибирской магистрали. А также, для привлечения грузопотока на маршрут Азия-Россия-Центральная Европа и повышения конкурентоспособности железнодорожных контрейлерных перевозок. Приводятся предпринятые РФ действия, направленные на скорейшую и эффективную реализацию проекта.

75. «Евросиб-Терминал-Новосибирск» поставил абсолютный рекорд в обработке контейнеров.

Транспорт. – 2011. – № 42. – С. 24.

О расширении возможностей в обработке контейнеров с открытием новой контейнерной площадки с укрепленным гравийным покрытием.

76. ЕС хочет создать единую транспортную сеть.

Транспорт. – 2012. – № 13. – С. 29.

Содержится информация о плане по созданию на территории Евросоюза единой транспортной сети, которая объединяла бы автодороги, железные дороги, аэропорты и каналы. В рамках развития сети предполагается создание 10 транспортных коридоров.

77. ЕЭП хочет создать единое транзитное пространство с Евросоюзом.

Транспорт. – 2013. – № 38. – С. 29.

О намерении создания единого пространства для транзита товаров между Лиссабоном и Владивостоком. О реализации проекта по организации системы «единого окна» во внешнеэкономической деятельности Таможенного союза.

78. Желание грузоотправителя – закон.

Транспортный вестник. – 2013. – 1 августа. – С.12.

О работе предприятия «Брестгрузтранслогистик» (БГТЛ) Брестского отделения дороги. Станция Брест-Северный – одна из крупнейших на Белорусской железной дороге по перегрузке импортных грузов, которые следуют по II общеевропейскому транспортному коридору из Европы в Россию, Казахстан и другие страны СНГ. Мощность по перегрузке предприятием «Брестгрузтранслогистик» импортных грузов из вагонов колеи 1435 мм в вагоны колеи 1520 мм составляет 600 единиц в сутки.

79. Железнодорожники России и Латвии наладят предварительное информирование при перевозке грузов.

Транспорт. – 2012. – № 1-2. – С. 22.

Представлена информация о подписании соглашения о предварительном информировании при перевозке грузов через границу России и Латвии.

80. Железные дороги Беларуси и Украины планируют внедрить электронный документооборот при перевозках грузов в двустороннем сообщении.

Транспорт. – 2013. – № 12. – С. 30.

О проекте организации перевозок грузов по безбумажной технологии между Украиной и Беларусью.

81. Жук И., Миленский В. Стратегия развития.

Экономика Беларуси. – 2013. – № 2. – С. 78-81.

Статья посвящена изучению вопросов стратегии инновационного развития транспортного комплекса Беларуси на период до 2030 года.

82. Закончила работу XII ежегодная Международная транспортная неделя в Одессе.

Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 58-61.

В статье кратко освещены мероприятия XII Международной транспортной недели в Одессе: форумы, выставки, семинары, встреча министров ОЧЭС и др.

83. Запущен новый контейнерный поезд по маршруту Клайпеда – Москва.

Транспорт. – 2012. – № 13. – С. 22.

В статье представлена информация о курсировании нового контейнерного поезда «Меркурий» из Клайпедского порта в Москву.

84. Запущен регулярный контейнерный поезд С.-Петербург-Екатеринбург.

Транспорт. – 2011. – № 43. – С. 24.

ОАО «ТрансКонтейнер» в партнерстве с ОАО «РЖД Логистика» запустили совместный проект – регулярный контейнерный поезд С. – Петербург–Екатеринбург.

85. Иващук В. Р. Введение электронного документооборота - революция в системе отношений клиент-железная дорога: беседа с начальником Главного коммерческого управления «Укрзалізниці» Владимиром Иващуком / беседовала В. Хрусталева.

Транспорт. – 2011. – № 29. – С. 58-61.

В своем интервью Владимир Романович дает оценку значения для транспортной отрасли введения электронного документооборота; рассказывает, как проходил процесс внедрения; освещает проблемы, выявленные в процессе эксплуатации и методы их решения.

86. Интерес – взаимный.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 34-35. – С. 2.

О двустороннем сотрудничестве Беларуси и Литвы в сфере транспорта и транзита. Также обсуждаются вопросы реализации проектов по созданию объектов портовой инфраструктуры с белорусским участием.

87. Иран расширяет сотрудничество с Туркменистаном и Казахстаном в области железнодорожного транспорта.

Транспорт. – 2011. – № 42. – С. 27.

О расширении сотрудничества между Ираном, Туркменистаном и Казахстаном в области железнодорожного транспорта в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг».

88. История успеха.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 5 декабря. – С. 7.

Рассматривается история развития предприятия «Белинтертранс - транспортно-логистический центр», которое успешно организует транспортно-экспедиционное обслуживание и предлагает клиентам полный комплекс логистических услуг.

89. Итоги XII выставки-конференции «Интер-ТРАНСПОРТ».

Транспорт. – 2013. – № 24. – С. 68-71.

Статья знакомит с содержанием выставки, ее участниками. Тезисно описывается работа XII международной конференции «Транспортная сеть Черноморского региона: комплекс коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами».

90. Итоги и перспективы совместной работы.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 3. – С. 2.

О намерении выработать согласованную стратегию взаимодействия по перевозке грузов в 2013 году между Беларусью и Польшей, и проанализировать эффективность приграничной железнодорожной инфраструктуры и определить перспективы ее развития.

91. Итоги четвертого заседания Координационного совета по развитию перевозок грузов в направлении Балтийское море - Черное море.

Транспорт. – 2013. – № 12. – С. 71-74.

Освещаются основные вопросы состояния выполнения договоренностей по развитию международных грузовых перевозок в направлении Балтийское море – Черное море.

92. К проекту поезда «Викинг» может присоединиться Турция.

Транспорт. – 2013. – № 14. – С. 29.

О присоединении Турции к проекту контейнерного поезда «Викинг».

93. Казахские железные дороги заинтересованы в участии в проекте «Электронный поезд».

Транспорт. – 2012. – № 11. – С. 30.

В статье приводится информация о заинтересованности Казахских железных дорог в участии в проекте «Электронный поезд», который позволит Казахстану максимизировать реализацию транзитного потенциала страны и обеспечит ускорение темпов прохождения таможенных процедур на границе с помощью предварительного информирования посредством электронного документооборота.

94. Казахстан ведет работу по созданию транспортно-логистического хаба Хоргос.

Транспорт. – 2012. – № 5. – С. 31.

В статье представлена информация о реализации в Казахстане проекта по созданию транспортно-логистического хаба Хоргос, что направлено на упрощение торговли с Китаем, развитие транзитного потенциала обеих стран, практическую реализацию проекта трансконтинентального коридора Западная Европа – Западный Китай.

95. Казахстан изучает опыт Сингапура при создании индустриально-логистического хаба «Хоргос».

Транспорт. – 2012. – № 12. – С. 26.

В статье представлена информация о деловой поездке делегации Казахстана в Сингапур, в рамках которой состоялось ознакомление с опытом создания индустриально-логистического хаба Сингапура (в т.ч. с технологиями деятельности погранично-таможенных и других госорганов при обработке импортно-экспортных грузов).

96. Казахстан намерен увеличить объем транзитных товаров из Южной Кореи.

Транспорт. – 2012. – № 13. – С. 27.

В статье представлен материал о презентации нового маршрута Пусан-Иншан-Ляньюньгань-Достык-Алашанькоу в перспективе через транспортно-логистический хаб «Хоргос».

Казахстан продолжит перспективное сотрудничество с Латвией в транспортной сфере, в т.ч. по контейнерным перевозкам // Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 24. – О контейнерных перевозках на Балтику - из Китая через Казахстан.

97. Казахстан ратифицировал договор об унификации тарифов на железнодорожные перевозки.

Транспорт. – 2011. – № 22-23. – С. 30-31.

О соглашении между правительствами Беларуси, Казахстана и России в рамках тарифной политики.

98. Казахстан ратифицировал соглашение о тарифах на железнодорожные грузоперевозки в Таможенном союзе.

Транспорт. – 2011. – № 26-27. – С. 65.

Соглашение предусматривает, что стороны до 01.01.2013 г. унифицируют тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов по территории государств Таможенного союза по видам сообщений – экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы. Перечислены принципы, на основании которых стороны с 01.01.2015 г. обязуются обеспечивать доступ грузоперевозчиков к услугам железнодорожного транспорта.

99. Каткевич Г. «Викинг» набирает ход.

Транспорт. – 2013. – № 24. – С. 58.

К исходу 10-летнего периода проект получил качественно новый импульс развития, связанный с активизацией украинской части маршрута. Особо внимательно в статье рассматриваются три фактора, заработавшие с 2012 года – жесткое расписание, скидки на перевозки контейнеров и открытие дополнительных станций для загрузки маршрута.

100. Каткевич Г. Железнодорожные контейнерные перевозки: российский аспект.

Транспорт. – 2012. – № 43. – С. 54-56.

Представлены данные ОАО «РЖД», свидетельствующие о росте контейнерных перевозок в этой компании. Резервом дальнейшего роста является преодоление спадов отдельных контейнерных маршрутов. Освещены ценовые проблемы и рассмотрены резервы их решения.

101. Каткевич Г. «Электронный поезд»: открытые проблемы.

Транспорт. – 2012. – № 22-23. – С. 88-89.

В статье рассматриваются аспекты функционирования пилотного проекта «Электронный поезд», наиболее полно воплощающего достижения безбумажных технологий в сфере контейнерных перевозок.

102. Когда совпадают интересы.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 92. – С. 1, 3.

В статье освещается круглый стол «Транзитный потенциал Беларуси в обеспечении перевозок российских внешнеторговых грузов», который прошел в посольстве Беларуси в Москве. Высказывается мнение, что РБ является своеобразным мостом, по которому грузы по кратчайшему пути могут перемещаться между странами Центральной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, Южной Европы, Ближнего Востока и странами Балтийского моря. Выгодное географическое положение должно стимулировать развитие транспортного сектора.

103. Колодинская А. Набирая обороты.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 59. – С. 4.

Приведены планы станций Барановичского отделения на погрузку. Рассмотрен процесс заключения договора об открытии на погранпереходе Брузги биржевого склада.

104. Клус Д. В режиме реального времени.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 8 октября. – С. 4.

Как повысить транзитный и логистический потенциал Беларуси, какие в этой сфере существуют проблемы и чем может быть полезен нашей стране зарубежный опыт – об этом шла речь на V Белорусском транспортном конгрессе.

105. Комарова Ю. Спрос рождает значимость

Транспортный вестник. – 2013. - 13 июня. – С. 3.

О планах и задачах ассоциации «БАМЭ» (Белорусская ассоциация международных экспедиторов) в условиях повышенного спроса на транспортно-экспедиционные и логистические услуги в республике.

106. Контейнерные поезда между Латвией и Россией пойдут быстрее.

Транспорт. – 2011. – № 20. – С. 25.

В статье рассматриваются задачи ускорения грузового движения и сокращения простоев за счет предварительного декларирования грузов.

107. Контейнерный поезд по маршруту Чонкин-Европа будет доставлять грузы быстрее .

Транспорт. – 2012. – № 16. – С. 28.

В статье представлена информация об ускорении движения контейнерного поезда Чонкин-Европа на китайском участке маршрута.

108. «КТЖ» организует «шатл-перевозки» в рамках проекта ТЛК «Южноуральский».

Транспорт. – 2013. – № 38. – С. 21-22.

О намерении наладить перевозку грузов из Китая в РФ через Казахстан, что позволит сократить транзитный путь до 3100 км.

109. «КТЖ» планирует наращивать количество маршрутов контейнерных поездов.

Транспорт. – 2013. – № 36. – С. 19.

О планах «КТЖ» к 2020 году увеличить количество регулярных маршрутов контейнерных поездов.

110. Лазарчук Е. Транзитная выгода.

Экономика Беларуси. – 2013. – № 4. – С. 46-47.

В статье представлен материал о международном сотрудничестве в области транспорта Беларуси и Латвии.

111. Лесникова Т. В сфере внимания – логистика.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 24 августа. – С. 5.

О важности развития транспортно-экспедиционной деятельности в стране и о мероприятиях, проводимых в рамках государственной программы развития логистической системы Беларуси на 2011-2015 годы.

112. Лесникова Т. Горизонты БТЛЦ.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 6 июля. – С. 4.

О завершении реализации проекта по доставке автомобилей из Северной Америки и Объединенных Арабских Эмиратов для резидентов Таможенного союза на городскую товарную станцию Колядичи предприятием «Белинтертранс». О перспективах дальнейшего развития ООО «Белинтертранс».

113. Литва заинтересована в продлении маршрута «Викинга» на юг.
Транспорт. – 2012. – № 14. – С. 31.

Содержится информация о деловом экономическом сотрудничестве Литвы и Турции в продлении маршрута скоростного контейнерного поезда «Викинг».

114. Литва заинтересована в развитии логистического центра в Каунасе в рамках проекта Rail Baltica.

Транспорт. – 2012. – № 24. – С. 21.

В статье представлена информация о заинтересованности Литвы в развитии логистического центра в Каунасе в рамках проекта Rail Baltica, где европейская колея 1435 мм может состыковаться с колеей 1520 мм. Эксперты полагают, что этот перевалочный пункт позволит литовской стороне привлечь дополнительные грузопотоки.

115. Литва пригласила Азербайджан присоединиться к «Викингу».
Транспорт. – 2012. – № 15. – С. 31.

В статье представлена информация о международном сотрудничестве Литвы и Азербайджана в рамках присоединения к контейнерному поезду «Викинг».

116. Логика большой логистики.
Транспортный вестник. – 2013. – С. 1-2.

О развитии транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь.

117. Логистика логичная и надежная.
Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 4 августа. – С. 8.

Качественно, безопасно и точно по графику – так можно охарактеризовать работу Барановичского грузового центра транспортной логистики. Сегодня это предприятие оказывает комплекс транспортно-логистических услуг в Гродненском и Барановичском регионах, занимается привлечением дополнительных грузопотоков в направлениях Запад – Восток – Запад.

118. Логистический подход в таможенном администрировании.
Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 5. – С. 26-28.

Представлена информация об электронном предварительном информировании, применяемым при ввозе товаров железнодорожным транспортом на передаточных станциях Полоцк, Брузги и Свислочь.

119. Луцевич А. БАМЭ и БЖД обсудили вопросы взаимодействия.
Транспортный вестник. – 2013. С. – 2.

О рабочей встрече руководителя отрасли А. Сивака с представителями ведущих экспедиторских и логистических компаний республики и Белорусской железной дороги. Обсуждены вопросы взаимодействия национальных экспедиторов и Белорусской железной дороги, тарифной политики, сохранности грузов, страхования.

120. Мартынич А. Концепция управления цепями поставок.
Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 6. – С. 42-43.

Представлена информация о концепции управления цепями поставок (Supply Chain Management).

121. Маршрутная скорость грузовых поездов на полигоне Октябрьской железной дороги возросла.
Транспорт. – 2013. – № 7. – С. 21.

О реализованной на полигоне Октябрьской железной дороги программы перевозки грузов по графику с фиксированным временем отправления и прибытия.

122. Между Востоком и Западом.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 30 июля. – С. 12.

Рассмотрены основные направления деятельности предприятия «Брестгрузтранслогистик» и проекты, в которых оно участвует. Особое внимание уделено работе отдела логистики.

123. Мерембаева А. Связаны единой цепью.

Транспортный вестник. – 2013. – 14 ноября. – С. 4-5.

О мониторинге поставок и его IT-поддержке в современной глобальной логистической системе.

124. Меркушевич, А. Из Китая в Германию - через Беларусь проходит маршрут нового контейнерного поезда.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 59. – С. 1.

О новом маршруте контейнерного поезда, который прошел по территории Китая, Казахстана, России, Беларуси, Польши и Германии. Данный проект является весьма привлекательным в связи с сокращением практически вдвое сроков доставки грузов из Китая в Европу по сравнению с доставкой по морю.

125. Меркушевич А. «Монгольский вектор» расширяет границы

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 52. – С. 2.

Освещено решение рабочей группы операторов международного контейнерного поезда «Монгольский вектор» о включении ООО «Белинтертранс - Германия» в состав операторов поезда по территории Западной Европы.

126. Михальченко А. Транзитный пассажиропоток – на научную основу.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011.- 17 декабря. – С. 8-9.

Пассажирские перевозки в современном мире являются выгодным видом бизнеса в транспортной деятельности железнодорожных организаций. Сложившееся положение с пассажирскими транзитными железнодорожными перевозками ясно свидетельствует, что они должны иметь хорошее управление и научное обоснование. В этом направлении уже сейчас делается много как на Белорусской железной дороге, так и в рамках международного сотрудничества.

127. Миндалева, И. Стратегия партнерства.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 77. – С. 1, 3.

О специализированном форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная и Восточная Европа", прошедшей в рамках Белорусской транспортной недели.

128. Молдова намерена включиться в контейнерные перевозки Китай-Западная Европа.

Транспорт. – 2012. – № 50. – С. 18.

О запуске контейнерного поезда КНР-Румыния, как пилотного проекта в рамках участия в развитии контейнерных перевозок оси Китай-Западная Европа.

129. На полигоне ГЖД введена услуга по перевозке мелких партий грузов «РЖД Экспресс».

Транспорт. – 2013. – № 28. – С. 22.

Рассматривается услуга «РЖД Экспресс» – альтернатива транспортировки в среднетоннажных контейнерах и почтово-багажным отправлениям.

130. Морозов В. Белорусская железная дорога: год 151-й: Ежегодно железнодорожный транспорт Беларуси перевозит около 150 млн. тонн грузов и 100 млн. пассажиров: беседа с В. М. Морозовым / беседовала Т. Иванюк.

Экономика Беларуси. – 2013. – № 1. – С. 86-91.

О деятельности Белорусской железной дороги по обновлению мощностей, расширению парка техники, реконструкции инфраструктуры, электрификации железнодорожных линий в рамках IX Общеευропейского транспортного коридора, международному сотрудничеству.

131. Надежное транспортное звено магистрали.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 56. – С. 4.

Комплексно освещена деятельность предприятия "Брестгрузтранслогистик" Брестского отделения Белорусской железной дороги.

132. Надежность - во главе угла.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 4 августа. – С. 12.

О работе предприятия «Брестгрузтранслогистик», которое находясь на стыке колеи 1435 и 1520 мм, активно использует транзитный потенциал страны в рамках II Общеευропейского транспортного коридора с предоставлением полного комплекса транспортно-логистических услуг на пограничных терминалах.

133. Новая технология, внедряемая на ОЖД, позволит конкурировать с автотранспортом в повагонных и мелких отправлениях.

Транспорт. – 2013. – № 26. – С. 22.

Изложена концепция на Октябрьской железной дороге о продаже «вагоно-места» в т.н. «грузовых шаттлах», которые ежесуточно отправляются по расписанию на определенные направления.

134. Новые перспективы «Викинга».

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 56. – С. 2.

О присоединению ГП «Железная дорога Молдовы» к проекту «Викинг».

135. Новый проект - контейнерный поезд в Литву.

Транспорт. – 2013. – № 49. – С. 46.

О новом проекте белорусских транспортников – контрейлерном поезде «Неман».

136. Новый транспортно-логистический центр приглашает.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 4. – С. 14.

В статье представлена информация о готовящемся к открытию транспортно-логистическом центре «Минск-Белтаможсервис-2» с описанием широкого спектра предоставляемых услуг.

137. О скидках на перевозку некоторых грузов по БЖД.

Транспорт. – 2011. – № 26-27. – С. 63.

В статье приводятся дополнительные коэффициенты, установленные Комиссией по тарифным вопросам Белорусской железной дороги в целях поддержания конкурентоспособных условий и привлечения дополнительных объемов перевозимых грузов.

138. ОАО РЖД «Логистика» начало мультимодальные перевозки по транспортному коридору «Север-Юг».

Транспорт. – 2012. – № 21. – С. 26.

Филиал ОАО РЖД «Логистика» в Екатеринбурге начал мультимодальные перевозки пиломатериалов по транспортному коридору «Север-Юг».

139. ОАО «РЖД» намерено перейти к регулярным контрейлерным перевозкам в сообщении Россия-Финляндия.

Транспорт. – 2013. – № 18-19. – С. 19.

Указанный маршрут выбран в качестве опытного полигона для отработки деталей организации регулярных перевозок. Полученный опыт будет использован для запуска контрейлерного сообщения с Балтией, Украиной, Беларусью, Казахстаном.

140. ОАО «РЖД» совместно с Белорусской железной дорогой и АО «НК «КТЖ» ведут работу по созданию Объединенной транспортно-логистической компании: подготовлено по материалам СМИ.

Транспорт. – 2012. – № 47. – С. 65-66.

Анализ рынка железнодорожных контейнерных перевозок свидетельствует о динамичном росте и потенциале его дальнейшего развития. С учетом этих данных ведутся работы по созданию ОТЛК. В статье изложены основные задачи ОТЛК, прогнозируются результаты ее деятельности.

141. Овруцкая Т. «ГПК-Украина»: мы начинаем строить.

Транспорт. – 2011. – № 21. – С. 64-66.

Рассматривается проект контейнерного терминала «Карантинный мол» (проблемы его продвижения; заключительный этап тендера).

142. Овруцкая Т. \$46 млн предоставляют две международные финансовые организации компании «ГПК-Украина» для строительства терминала «Карантинный мол» / Т. Овруцкая.

Транспорт. – 2011. – № 42. – С. 63-64. – О реализации проекта строительства контейнерного терминала «Карантинный мол», о его подрядчиках и инвесторах.

143. ОЖД развивает перевозку высокодоходных грузов.

Транспорт. – 2013. – № 29. – С. 20.

Внедрение технологии перевозки штучных грузов Октябрьской железной дорогой позволит конкурировать с автотранспортом в сегменте мелких отправок, а новый сервис привлечь новых грузоотправителей.

144. Окно в Европу: на сей раз – Одесса.

Транспортный вестник. – 2013. – 02 мая. – С. 2.

В рамках XXVIII Конференции генеральных директоров железных дорог Организации сотрудничества железных дорог, которое проходило 25-26 апреля 2013 г. в Одессе, рассмотрены вопросы дальнейшего совершенствования перевозок в евро-азиатском международном сообщении.

145. ООО «Национальная Контейнерная Компания» создало железнодорожного оператора.

Транспорт. – 2011. – № 30. – С. 23.

О географии направлений контейнерных поездов «НКК Логистика».

146. Ориентир – на свободное перемещение товаров.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 5. – С. 12-15.

В статье представлена информация о современном состоянии развития логистической (в т.ч. транспортно-логистической) инфраструктуры в Республике Беларусь.

147. От Европы до Азии.

Транспортный вестник. – 2013. – С. 1-2.

13-14 июня 2013 г. в Таллине состоялось заседание 41 сессии Совещания министров организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), участницей которого стала Белорусская железная дорога. В статье освещены вопросы расширения международного сотрудничества в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных коридоров ОСЖТ.

148. Открыто новое регулярное контейнерное сообщение между Китаем и Казахстаном.

Транспорт. – 2013. – № 49. – С. 22-23.

О совместном проекте Казахстана и КНР - регулярном контейнерном поезде Синджу-Достык-регионы Казахстана.

149. Петровский И. За круглым столом в Белокаменной.

Транспортный вестник. – 2013. – 5 декабря. – С. 1,3.

Освещаются вопросы, рассмотренные в рамках круглого стола на тему «Транзитный потенциал Республики Беларусь в обеспечении перевозок российских внешнеторговых грузов», проведенного по инициативе Белорусской железной дороги и правительства РБ в Москве 28 ноября 2013 года.

150. Планы «Объединенной транспортно-логистической компании».

Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 24.

О планах ОТЛК к 2020 году увеличить железнодорожный грузооборот между Китаем и Европой за счет снижения сроков доставки и оптимизации стоимости перевозок.

151. Платонов О. И. «Единое окно» – локомотив процесса упрощения процедур международной торговли.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 6. – С. 44-46.

В статье представлена информация о проекте «Единое окно-локальное решение», целью которого является создание благоприятных условий для международной транспортировки грузов через территорию Украины.]

152. Платонов О. И. Особенности реализации проекта «Единое - локальное решение» в Украине.

Транспорт. – 2012. – № 29. – С. 72-76.

В статье рассматривается проект «Единое окно – локальное решение», прикладными задачами которого является устранение пробелов в существующем регулировании процедур смены вида транспорта и, одновременно, смягчения зарегулированности процедур пересечения границ.

153. Плодотворные переговоры.

Транспортный вестник. – 22 марта. – С. 2.

Освещаются вопросы развития взаимодействия транспортных ведомств Беларуси и Украины, обсужденные в рамках шестого заседания белорусско-украинской рабочей группы по вопросам транспорта 19 марта 2013 г.

154. По современным технологиям.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 5. – С. 24-25.

В статье дается оценка современного состояния развития рынка логистических услуг в странах Западной Европы, России, а также Беларуси. Показаны факторы, сдерживающие развитие рынка логистических услуг Беларуси.

155. Под Вильнюсом строят интермодальный терминал.

Транспорт. – 2013. – № 35. – С. 19.

О строительстве интермодального терминала Вильнюсского общественного центра логистики (ОЦЛ) на территории железнодорожной станции Вайдотай.

156. Подвели итоги, обсудили перспективы.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 5. – С. 1.

В статье освещается встреча БЖД с «Польскими железнодорожными линиями» и «ПКП Карго», на которой обсуждались вопросы развития инфраструктуры белорусско-польских пограничных переходов и терминалов; был подписан план сотрудничества на 2013 год.

157. Поезда «Викинг» и ZUBR будут курсировать регулярно.

Транспорт. – 2012. – № 1-2. – С. 69-70.

В статье представлена информация о том, что с 19.01.2012 г. поезд комбинированного транспорта «Викинг» и контейнерный поезд ZUBR будут курсировать регулярно дважды в неделю с украинских станций Черноморского региона по установленному графику движения, независимо от количества вагонов в составе поезда.

158. Полтавская Ю. В помощь белорусским экспортерам.

Ю. Полтавская // Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 21 декабря. – С. 3.

О разработке эффективной схемы транспортировки древесного сырья на Запад контейнерным поездом «Неман».

159. Портал KAZLOGISTICS - единое информационное окно транспортной логистики.

Транспорт. – 2012. – № 20. – С. 27-28.

Представлена информация о впервые созданном интернет-портале www.kazlogistics.kz, разработанном «Национальным центром развития транспортной логистики» при поддержке АО «НК «КТЖ» и Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана.

160. Порты разрабатывают программы развития на 3 года.

Транспорт. – 2011. – № 8.

О взаимодействии водного и железнодорожного транспорта Украины по увеличению грузопотока: увеличение тыловых площадей и расширение железнодорожных линий и грузовых площадок для разгрузки позволит увеличить суточную норму обработки вагонов, что, в свою очередь, улучшит показатели работы портов и «Укрзалізниці».

161. Представители БЖД и польской АО «ПКП КАРГО» обсудили стратегию взаимодействия при организации перевозки грузов.

Транспорт. – 2012. – № 11. – С. 34.

В статье изложена информация на тему разработки согласованной стратегии взаимодействия между БЖД и АО «ПКП КАРГО» при организации перевозок грузов: сокращение времени передачи вагонов через белорусско-польские погранпереходы, улучшение пропускной способности ж/д станции Семянувка (Польша), предоставление новых транспортно-логистических услуг.

162. Премьер-министры Украины и Литвы обсудили перспективу расширения проекта «Викинг» в страны Средней Азии.

Транспорт. – 2012. – № 16. – С. 33.

О международном транспортном сотрудничестве Литвы и стран Средней Азии в рамках продления маршрута контейнерного поезда «Викинг».

163. Пресс-центр дороги информирует.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 14. – С. 1.

Пресс-центр информирует о расширении сферы услуг БЖД по таможенному оформлению документов; о предстоящей встрече руководства «Белорусской железной дороги» и «Литовских железных дорог» с целью обсудить перспективы развития международных перевозок.

164. Пресс-центр дороги информирует.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 8. – С. 1.

Пресс-центр информирует о продолжении работ по реконструкции терминально-складской инфраструктуры городской товарной станции Колядичи; о запланированном восстановительном ремонте путей и др.

165. Пресс-центр дороги информирует.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 10. – С. 1.

Пресс-центр информирует о премировании Могилевского вагонного депо за достижения в области качества; о переговорах железнодорожных администраций Беларуси и Литвы по вопросам международных перевозок пассажиров и грузов, использования инвентарного парка, развития инфраструктуры; об обсуждении плана-графика реализации проекта организации скоростного пассажирского сообщения между Минском и Вильнюсом на заседании рабочих групп.

166. Пресс-центр дороги информирует.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 60. – С. 1.

Пресс-центр информирует об участии Белорусской магистрали в совещании ОСЖД, на котором будут подниматься темы разработки и согласования расписания движения, выполнение графика движения международных пассажирских поездов по погранпереходам; о модернизации информационно-справочной системы на Витебском железнодорожном вокзале; о вероятности премирования поезда «Викинг» в двух номинациях и др.

167. Проблемы и перспективы развития комбинированных (контрейлерных) перевозок в Украине // Транспорт. – 2012. – № 17. – С. 55-58. – В статье содержится информация о зарубежном опыте комбинированных (контрейлерных) перевозок как одном из главных направлений транспортной политики Евросоюза, а также анализируется состояние контрейлерных перевозок в Украине.

168. Новиков Е. Продвижение технической помощи ЕС для транспортного сектора в регионе ТРАСЕКА. Транспорт. – 2011. – № 28. – С. 56-57.

Освещается работа конференции «Логистические процессы и морские магистрали (LOGMOS) в Черноморском регионе», основной задачей которой было продвижение технической помощи ЕС для транспортного сектора в регионе ТРАСЕКА. Приводятся основные направления стратегии развития ТРАСЕКА до 2015 г.

169. Проект «Балтика-Транзит» отметил свое десятилетие. Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 22.

Рассматриваются основные показатели проекта на рубеже его 10-летия. Особенностью проекта является четкое расписание движения, единый тариф на протяжении всего маршрута, отдельная нитка и обеспечение подвижным составом.

170. Проект «Новый Шелковый путь» - драйвер глобального транзита: материал опубликован на сайте АО «НК «КТЖ». Транспорт. – 2013. – № 46. – С. 66-68.

Статья посвящена II Международному транспортно-логистическому бизнес-форуму «Новый Шелковый путь». Сформулированы основные прозвучавшие на нем тезисы.

171. Пропускная способность на внешней границе Таможенного союза будет увеличиваться. Транспорт. – 2011. – № 39. – С. 51-52.

О досрочном введении в действие на белорусско-польской границе логистического центра «Брест-Белтаможсервис» и международного пункта автодорожного пропуска Домачево. Приводятся данные о возросшем объеме в абсолютном выражении грузоперевозок. В связи с этим, освещается проблема отставания в развитии российской инфраструктуры.

172. Пути развития международных мультимодальных / интермодальных грузовых перевозок. Транспорт. – 2013. – № 40. – С. 59-62.

В статье освещены недостатки украинского законодательства в сфере мультимодальных / интермодальных грузовых перевозок и предложения по его улучшению для развития таких международных перевозок. Представлен сравнительный анализ с законодательством ЕС (взгляд Евросоюза).

173. Пять лет совместной работы.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 3 декабря. – С. 3.

Рассматривается пятилетнее сотрудничество Белорусской железной дороги с ОАО «ТрансКонтейнер», в частности, организация перевозки грузов ускоренными контейнерными поездами. Особое внимание уделено направлениям развития инфраструктуры для контейнерных перевозок на БЖД.

174. Регулярное курсирование «Викинга» приведет к росту грузопотока.

Транспорт. – 2012. – № 5. – С. 67-70.

В статье представлен материал на тему улучшения качества, а также уменьшения тарифных ставок по маршруту курсирования контрейлерно-контейнерного поезда «Викинг».

175. «РЖД» запускают регулярный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов.

Транспорт. – 2013. – № 20. – С. 26-27.

О реализации проекта «Транссиб за семь суток» на маршруте от станции Находка-Восточная до станции Москва-Товарная-Павелецкая.

176. «РЖД Логистика» вышла на транспортный рынок Эстонии.

Транспорт. – 2012. – № 24. – С. 21.

В статье представлена информация о развитии сервиса по предоставлению клиентам комплексной логистической услуги ОАО «РЖД Логистика» в рамках заключения договора с крупнейшим экспедитором Эстонии – Uralest OU.

177. «РЖД Логистика» готовится выйти на европейский рынок мультимодальных перевозок.

Транспорт. – 2012. – № 4. – С. 22-27.

Совет директоров ОАО «РЖД Логистика» одобрил участие компании в создании совместного российско-латвийского предприятия - акционерного общества Euro Rail Trans, которое будет осуществлять доставку грузов от погранпереходов Россия-Латвия до латвийских портовых терминалов.

178. «РЖД Логистика» и «Трансконтейнер» организовали совместную отправку контейнерного поезда из Челябинска.

Транспорт. – 2012. – № 6. – С. 24.

Для реализации проекта отправки контейнерного поезда из Челябинска была разработана новая логистическая схема.

179. «РЖД Логистика» приступила к доставке из Китая в РФ готовых автомобилей.

Транспорт. – 2013. – № 8. – С. 21.

Освещена технология доставки грузов по специально разработанному технологическому регламенту в вагонах-сетках через переход Забайкальск-Манжурия.

180. «РЖД» намерены приобрести греческого ж/д оператора и порт.

Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 22.

О намерении приобретения греческих предприятий с целью объединения этих железнодорожных и портовых объектов с уже реализуемыми проектами развития инфраструктуры в Сербии.

181. «РЖД» развивают тяжеловесное грузовое движение по Транссибу в Кузбасс.

Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 24.

О создании условий в Новосибирском регионе для транзита составов повышенного веса и длины.

182. «РЖД» рассмотрят предложение Греции о покупке ее железных дорог.

Транспорт. – 2011. – № 37. – С. 23-24.

О предложении властей Греции ОАО «РЖД» приобрести OSE, поскольку большой опыт российских железнодорожников мог бы помочь развить это транспортное направление.

183. Ритмичная работа пограничного отделения.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 4 апреля. – С. 10-11.

Особенностью РУП «Брестское отделение Белорусской железной дороги» является то, что оно расположено на стыке железных дорог с разной шириной колеи и является связующим звеном между Востоком и Западом.

184. Роль железных дорог Украины в реализации транзитного потенциала страны.

Транспорт. – 2011. – № 22-23. – С. 72-75.

В статье освещается деятельность Украинских железных дорог в различных аспектах, приводятся статистические данные. Обсуждается развитие транзитных перевозок.

185. Россия, Казахстан и Беларусь создадут логистическую ж/д компанию.

Транспорт. – 2012. – № 9-10. – С. 24.

В рамках экономического сотрудничества России, Казахстана и Беларуси будет создана новая логистическая железнодорожная компания, которая будет отвечать за транзитные контейнерные перевозки в пределах этих стран.

186. РФ, Украина, Молдова, Румыния и Болгария в 2011 г. увеличат объем межгосударственных и транзитных ж/д перевозок на 10 %.

Транспорт. – 2011. – № 22-23. – С. 36-37.

Обсуждаются условия, выполнение которых гарантирует рост транзита между пятью государствами.

187. Скидан А. Итоги Всемирного Конгресса FIATA 2012.

Транспорт. – 2012. – № 50. – С. 50-59.

Освещена работа Всемирного Конгресса, в рамках программы которого состоялись заседания на такие темы, как: мультимодальные перевозки, безопасность цепи поставок товаров, опасные грузы, грузовые авиационные перевозки и др. Большинство обсуждаемых вопросов на Заседании Института мультимодальных перевозок было посвящено реформированию железнодорожных предприятий стран СНГ.

188. Совещание министров транспорта: единое транспортное пространство ЕС-страны Восточного партнерства.

Транспорт. – 2013. – № 41. – С. 23-24.

Освещается встреча министров транспорта Евросоюза и шести стран Восточного партнерства, состоявшаяся 09.10.2013 г. в Люксембурге, на которой обсуждались такие темы, как: формирование единого транспортного пространства; курсирование контейнерных поездов; возможности взаимодействия разных видов транспорта и др.

189. Совместный транспортно-логистический проект АО «НК «КТЖ» и Interrail.

Транспорт. – 2012. – № 20. – С. 33-34.

В центре внимания данной статьи – пилотный проект, представляющий собой внедрение совершенно новой системы курсирования маршрутных контейнерных поездов между Европой и Азией.

190. Создается крупнейшая железнодорожно-логистическая компания Европы.

Транспорт. – 2013. – № 41. – С. 19.

О создании железнодорожной логистической компании, которая начнет свою работу с 01.01.2014 г.

191. Состояние и перспективы развития мультимодальных (комбинированных) перевозок в Украине.

Транспорт. – 2012. – № 7. – С. 63-68.

В статье описывается современное состояние мультимодальных перевозок через морские порты Украины.

192. Сотрудничество укрепить, объемы увеличить.

Транспортный вестник. – 2013. – 10 октября. – С. 3.

В рамках IV Международной выставки «Транспорт и логистика» железные дороги Беларуси и Литвы заключили ряд соглашений о международном сотрудничестве в области перевозок железнодорожным транспортом, а также об осуществлении перевозок порожних частных, арендованных вагонов между странами с использованием электронных перевозочных документов.

193. Стабильно! Надежно! Эффективно!

Транспортный вестник. – 2013. – 1 августа. – С. 5.

О работе Белорусской железной дороги по развитию транспортно-логистических услуг, реализации ряда инвестиционных проектов, интеграции в общеевропейскую транспортную сеть.

194. Твердое расписание: преимущества налицо.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 19 ноября. – С. 2.

О внедрении на Российских железных дорогах технологии твердых расписаний, которая имеет преимущества по сравнению с отправлением грузовых поездов по готовности.

195. «ТрансКонтейнер» вводит электронную подпись для клиентов.

Транспорт. – 2012. – № 50. – С. 19.

О введении электронной подписи для клиентов. В рамках услуги «комплекс удаленного доступа» клиенты получают ключ удаленного доступа в личный кабинет, где могут формировать заказы и просматривать данные.

196. «ТрансКонтейнер» включит в постоянную логистику перевозку грузов в хай-кьюбах.

Транспорт. – 2013. – № 36. – С. 19.

О возможности внедрения двухуровневых хай-кьюбов в постоянную логистику для перевозки автомобилей.

197. «ТрансКонтейнер» запустил регулярный сервис по доставке грузов из Литвы в Казахстан.

Транспорт. – 2013. – № 40. – С. 18.

О реализации нового контейнерного поезда «Балтийский ветер», следующего из Литвы в Казахстан.

198. «ТрансКонтейнер» запустил 2 новых блоктрейна из С.-Петербурга в восточном направлении.

Транспорт. – 2013. – № 26. – С. 22-23.

Описаны новые блоктрейны – на Новосибирск и на Соликамск. Приводятся сведения о планируемом времени в пути, о составе поездов и др.

199. «ТрансКонтейнер» совместно с «Дальневосточной логистической компанией» запустит новый грузовой сервис.

Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 21.

О запуске сервиса по организации контейнерных перевозок из Новосибирска в Магадан, Петропавловск-Камчатский и на Сахалин.

200. Трахимович Т. За два с половиной часа.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 38. – С. 1.

О реализации совместного проекта по организации скоростного железнодорожного пассажирского сообщения между Минском и Вильнюсом, и оптимизации процедур пограничного и таможенного контроля.

201. Увеличено финансирование мероприятий программы развития транзитного потенциала.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 5. – С. 2.

В статье дается информация об увеличении финансирования отдельных мероприятий Государственной программы развития транзитного потенциала Беларуси на 2011-2015 гг.

202. Украина выходит на новый уровень сотрудничества с Европой по развитию мультимодальных перевозок и логистических процессов.

Транспорт. – 2012. – № 39. – С. 33.

О проекте Twinning «Развитие и координация мультимодального транспорта и логистических процессов в Украине».

203. Украина и Литва подписали протокол о сотрудничестве относительно развития грузоперевозок железнодорожным транспортом.

Транспорт. – 2012. – № 42. – С. 26-27.

О подписании 12.10.2012 г. в Посольстве Литвы в Украине Протокола о намерении сотрудничества между Украиной и Литвой, а также между регионами Балтийского и Черного морей. Положения протокола направлены в т.ч. на повышение эффективности использования поезда комбинированных перевозок «Викинг».

204. Украина и Турция развивают грузовое железнодорожно-паромное сообщение.

Транспорт. – 2012. – № 35-36. – С. 34-36.

В ходе украинско-турецких консультаций, состоявшихся в г. Киеве 28-30 августа 2012 года, стороны обменялись информацией о состоянии и перспективах развития отношений в сфере транспорта, а также подвели итоги и определили этапы работы между министерствами.

205. «Украинский транспортно-логистический центр» предоставил клиентам возможность планировать погрузку за двое суток.

Транспорт. – 2012. – № 18-19. – С. 40.

В статье анализируются удобство сервисных услуг «Украинского транспортно-логистического центра» для грузоотправителей в связи с внедрением автоматизации документооборота, что позволяет сократить время процедуры заказа.

206. Укреплять связи, привлечь инвесторов.

Транспортный вестник. – 2013. – 25 апреля. – С. 1.

Об участии в работе международной транспортной выставке «ТрансРоссия-2013» и международной конференции по транспорту и логистике представителей транспортной отрасли РБ.

207. «Укрзалізняця» планирует создать Единый расчетный центр и унифицировать технологию обработки перевозочных документов.

Транспорт. – 2011. – № 38. – С. 45.

О проекте Единого расчетного центра, который позволит полностью ликвидировать бумажный документооборот при перевозках и создать качественно новый уровень развития транспортно-экспедиционного обслуживания клиентов. Кроме того, «Укрзалізняця» планирует создать логистический центр, который будет работать по принципу «от двери до двери».

208. «Укрзалізняця» призывает своих клиентов заблаговременно готовиться к переходу на электронный документооборот при перевозке грузов.

Транспорт. – 2011. – № 21. – С. 55.

Приведена последовательность действий клиентов «Укрзалізняця» для подключения к автоматизированной системе «Клиент УЗ», в связи с переходом выше названной организации на электронный документооборот.

209. «Укрзалізняця» расширяет функции электронного документооборота во внутреннем и международном сообщении.

Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 43.

Излагаются достоинства внедрения электронного документооборота в работу железных дорог. Рассматриваются дальнейшие планы по освоению безбумажных технологий в сотрудничестве Украины с сопредельными государствами.

210. «Укрзалізняця» снизила стоимость перевозки контейнерного транзита в сообщении с Россией.

Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 20-21.

О маршрутах, подпадающих под льготы на перевозки транзитом контейнеров, следующих от границ с ЕС в направлении России (в прямом и обратном направлениях).

211. «Уралконтейнер» разработал технологию обслуживания малодетальных станций СвЖД.

Транспорт. – 2012. – № 21. – С. 25.

Представлена информация о новой разработке «Уралконтейнер» - технологии обслуживания малодетальных станций СвЖД, что по сути является «сервисом, который удерживает грузы на железной дороге от их ухода на автомобильный транспорт».

212. Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 5. – С. 30-31.

С 1 ноября 2013 года вводится в действие стандарт СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации», которым устанавливаются виды, категории исполнителей логистических услуг и общие требования.

213. Успешное взаимодействие.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 29 октября. – С. 2.

О международном сотрудничестве БЖД с железной дорогой и портами Латвии.

214. «УТЛЦ» и АО «Казтемиртранс» подписали договоры о взаимовыгодном оперировании подвижным составом.

Транспорт. – 2013. – № 20. – С. 27.

Приведены названия договоров, заключенных в рамках выставки «ТрансРоссия 2013» между «УТЛЦ» и АО «Казтемиртранс».

215. Утром - в Вильнюс, вечером – в Минск.

Транспортный вестник. – 2013. – 28 февраля. – С. 3.

На состоявшемся в Вильнюсе 27-28 февраля 2013 года совещании руководителей Белорусской железной дороги и АО «Литовские железные дороги» рассмотрены вопросы создания условий для дальнейшего развития международных грузовых и пассажирских перевозок в сообщении Беларусь-Литва, повышения уровня организации пропуска вагонопотоков, координации действий по реализации инфраструктурных проектов.

216. Учрежден Евразийский союз транспортных, экспедиторских и логистических организаций.

Транспорт. – 2012. – № 26. – С. 34.

В статье дается информация об учреждении Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций, что может стать одним из факторов снижения нефизических барьеров на пути евро-азиатских

грузопотоков и формирования единого транспортного пространства на территории стран-участниц.

217. Федоренко Ю. Грузовой конвейер.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 14 декабря. - С. 1.

О сокращении простоя транзитных вагонов с переработкой на станции Брест-Восточный. Заместитель начальника станции Эдуард Грузинский детально рассказывает как этого удалось добиться.

218. Федоренко Ю. Идем повышенным путем.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 10 октября. – С. 1, 2.

О введении в эксплуатацию нового повышенного пути для выгрузки сыпучих грузов на станции Брест-Северный, о выполнении разгрузочных работ сыпучих грузов.

219. Федоренко Ю. Интересы укрепляются на границе.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 17 сентября. – С. 1-2.

Освещаются результаты встречи Начальника БЖД Анатолия Сивака и председателя правления АО «Немецкая железная дорога» доктора Рюдигера Грубе, на которой обсуждались вопросы сотрудничества в развитии международных грузовых и пассажирских перевозок в сообщении Беларусь-Германия-Беларусь, транзита с Запада на Восток через Брест.

220. Федоренко Ю. На европейском перекрестке.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 17 октября. – С. 1, 4.

О работе станции Брест-Северный, которая входит в Брестский перегрузочный район.

221. Федоренко Ю. Новшествам - зеленый свет.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 3 октября. – С. 3.

Рассмотрены предложения специалистов станции Брест-Северный по ее техническому развитию и модернизации инфраструктуры.

222. Федоренко Ю. Отработанная технология.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 6. – С. 3.

О реализации проекта по перегрузке рельсов австрийского производства длиной 100 м, следующих в РФ, в Брестском отделении дороги.

223. Федоренко Ю. Терминал с большим потенциалом.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 15. – С. 1-2.

В статье рассматривается инвестиционный проект реконструкции терминально-складской инфраструктуры товарной станции Колядичи. Модернизация станции позволит Белорусской магистрали предложить грузовладельцам

качественно новый сервис, увеличить объемы перевозок и привлечь дополнительные грузопотоки.

224. Федоренко Ю. Щепя для польских электростанций.

Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 45. – С. 3.

О погрузке древесной щепы, процесс которой полностью автоматизирован и осуществляется с помощью современной техники Caterpillar в подвижной состав компании перевозчика – Widrex trans Sp.z.o.o.

225. Федоренко Ю. 24 часа в сутки.

Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 24 сентября. – С. 1.

Рассматривается специфика работы станции Минск-Северный, занимающаяся погрузкой и выгрузкой грузов. На станции ежесуточно выгружаются сотни тонн щебня, отсева, глины, песка, которые поступают в адрес многих предприятий.

226. Фирмы экспресс-доставки просят у «РЖД» спецвагоны для посылок.

Транспорт. – 2013. – № 41. – С. 21.

Рассматривается предложение Ассоциации экспресс-перевозчиков включить в пассажирские составы специальные вагоны для экспресс-отправлений.

227. Фисенко О. Развитие сотрудничества в сфере грузовых международных перевозок в Черноморском регионе.

Транспорт. – 2012. – № 29. – С. 67-71.

В статье рассматривается организация сотрудничества «Украинских железных дорог» со странами Черноморского региона. В качестве примеров сотрудничества приводятся: Соглашение между Украиной и Турецкой Республикой от 25.01.2011 г.; работа над совместным проектом Украины, Беларуси и Литвы «Викинг»; создание «Украинского транспортно-логистического центра».

228. Хлебус Н. В интересах клиентов и дороги.

Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 16 июня. – С. 4.

Станция Молодечно – внеклассная, сортировочная. Интенсивность ее работы, в первую очередь, зависит от объемов транзита. Через станцию проходят вагоны в сторону Литвы и из Литвы, а также из стран Единого экономического пространства в Евросоюз и обратно через пограничный стык Гудогай. Хотя стык находится в 80 км от Молодечно, здесь расположен пункт таможенного оформления всех грузовых поездов.

229. Шантор В. Каботажные перевозки в странах Европейского экономического пространства.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2010. – № 1. – С. 28-31.

Цель данной статьи - познакомить читателя с состоянием рынка каботажных перевозок в странах Европейского экономического пространства.

230. Шмелев А. Конфликт стандартов.

Компас экспедитора и перевозчика. – 2012. – № 4. – С. 28-30.

В статье анализируется международное сотрудничество, а также принятые стандарты в области крепления грузов с точки зрения ситуации по данному вопросу в Беларуси.

231. Японские бизнесмены изучают возможность перевозки грузов поездом «Викинг».

Транспорт. – 2012. – № 29. – С. 33.

В статье освещен визит делегации руководителей предприятий японского бизнеса в Литву. Японцы изучают возможности транспортировки грузов через Литву, в т.ч. с помощью поезда «Викинг».

Из зарубежных источников

1. 15-day transit for China – Germany freight train.

IRL International Railway Journal. – 2013. – № 9. – С. 14.

Статья сообщает о первом грузовом поезде из Чжэнчжоу (восточная часть Китая) через Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу, направляющемся в интермодальный терминал Billwerder города Гамбурга, и прибывшем в пункт назначения всего через 15 дней, преодолев расстояние в 10 214 км. Упомянуты также и другие грузовые поезда, организованные DB Schenker, обслуживающие клиентов электронной и автомобильной промышленности. Эти поезда проходят по более северному маршруту через Транссибирскую магистраль.

2. Bridge 2 opens = [Мост 2 открыт].

Railway Gazette International. – Июль 2013. – № 7. – С. 10.

Статья сообщает о завершении нового международного железнодорожного сообщения в рамках IV Пан-европейского транспортного коридора через Дунай между Калафатом (Румыния) и Видином (Болгария). Так называемый Дунай мост 2 - второй железнодорожный переход через реку между двумя странами. В рамках проекта построен грузовой терминал.

3. Eurasian transit target = [Реализовываемые цели по транзиту в Евразии]

Railway Gazette International. – 2011. – № 5. – С. 8.

Эта статья сообщает подробности о приобретении контрольного пакета акций оператора контейнерного терминала Кедентранссервис российским оператором интермодальных грузовых перевозок ТрансКонтейнер.

4. Fast freight to China = [Скоростное грузовое сообщение с Китаем]

Railway Gazette International. – 2011. – № 11. – С. 12.

В статье речь идет о плане DB Schenker Rail Automotive в партнерстве с другими национальными операторами запустить ежедневный контейнерный поезд, который будет поставлять автомобильные детали BMW из Лейпцига, Германия в Шэньян, Китай.

5. Freight mergers in prospect = [В перспективе возможное слияние]

Railway Gazette International. – 2011 – № 2. – С. 26.

В статье сообщается о возможном слиянии CD Cargo и PKP CARGO, национальных железнодорожных грузовых операторов Чехии и Польши соответственно, и образовании единой компании Центральный европейский оператор. Возможное будущее предприятие будет достаточно крупным и способным конкурировать с DB Schenker Rail и Rail Cargo Austria. Слияние находится на стадии обсуждения.

6. Freight line opens = [Открывается новое грузовое сообщение]

Railway Gazette International. – Апрель 2013. – № 4. – С. 10.

Статья сообщает о 17 км грузовом сообщении в Греции, соединяющим порт Нео Иконьо с Thriasio (Афины), открытым 28 февраля. Компания Hewlett-Packard подписала соглашение с оператором порта COSCO и национальным пассажирским и грузовым оператором Trainose, согласно которому от 16 000 до 20 000 контейнеров в год может быть перемещено через порт в пункты назначения в Центральной и Восточной Европе.

7. Tom Zunder; Ross Jackson. Winning the battle for high-value freight = [Победа в битве за дорогие грузоперевозки]

Railway Gazette International. – Сентябрь 2013. – № 9. – С. 56.

В статье рассматриваются возможности, которыми обладают высокоэффективные интермодальные перевозки в Европейском Союзе. Описываются пути решения перевода грузопотоков с автомобильного транспорта на железнодорожный.

8. Joint Eurasian freight operator = [Совместный Евразийский грузовой оператор]

Railway Gazette International. – Июль 2013. – № 7. – С. 11.

Статья сообщает о подписании Национальными железными дорогами России, Казахстана и Беларуси соглашения по созданию совместного предприятия United Transport & Logistics Co, которое будет обеспечивать интермодальные перевозки в рамках трех стран Единого экономического пространства, а также обслуживание транзитных маршрутов между Европой и Азией.

9. Central Asian rail corridors offer alternatives to the Trans-Siberian = [Железнодорожные коридоры Центральной Азии предлагают альтернативы Транссибу]

IRL International Railway Journal. – 2013. – № 9. – С. 11.

В центре внимания данной статьи приведен анализ возможных транзитных коридоров, которые свяжут Китай с Западом, проходящие через Афганистан, Иран и Турцию.

10. Connecting China and Europe/Связывающая Китай с Европой

Railway Gazette International. – 2011. – № 5. – С. 76.

Статья сообщает о заинтересованности Организации экономического сотрудничества в развитии железнодорожного транспортного сообщения Европа-Азия. Упоминаются уже существующие маршруты, в частности, контейнерное сообщение между Исламабадом и Стамбулом, а также описываются планируемые.

11. Landbridge becomes state project = [Saudi Landbridge Project становится государственным проектом]

Railway Gazette International. – 2011. – № 11. – С. 8.

В статье рассматривается подписанный руководством страны проект по строительству грузовых линий в Саудовском Landbridge, финансируемый из бюджета. Железнодорожное сообщение свяжет Даммам в заливе с находящимся на Красном море Джиддой. Ожидается, что главным образом линия станет маршрутом контейнерных поездов со скоростью 120 км/ч, время в пути составит 18 часов, по сравнению с 5-7 днями по морю.

12. Largest private rail logistics provider = [Крупнейший частный поставщик логистических услуг]

Railway Gazette International. – 2013. – № 11. – С. 12.

В статье речи идет о подписании соглашения об объединении двух компаний, лизинговой фирмы VTG и логистической компании Kuehne+Nagel в «крупнейшего частного поставщика логистических услуг в Европе».

13. Logistics capacity expansion = [Расширение материально-технического потенциала]

Railway Gazette International. – 2012. – № 1. – С. 10.

В центре внимания данной статьи – новый смешанный терминал, открытый компанией Tibbet Logistics в Бухаресте. Терминал открыт для всех операторов, ожидаются грузы из западной Румынии, так и других стран Евросоюза и Турции.

14. On the track of the Silk Road = [По великому шелковому пути]

Railway Gazette International. – 2011. – № 12. – С. 35.

В центре внимания данной статьи – проект по открытию второго железнодорожного сообщения между Китаем и Казахстаном, а также формирование новых сообщений между Дальним Востоком, Европой и Юго-Восточной Азией. Также речи идет о контейнерных перевозках, о маршрутах, уже существующих и планируемых между Европой и Азией.

15. Trans-Siberian in seven days = [ТрансСиб за 7 дней]

Railway Gazette International. – 2013. – № 6. – С. 8.

В центре внимания статьи – запущенные Российскими железными дорогами контейнерные экспресс-перевозки, при которых покрывается расстояние в 9 400 км от Находки до Москвы всего за 7 дней.

16. Work begins on Vienna intermodal terminal = [Начались работы по строительству смешанного терминала в Вене]

IRL International Railway Journal. – 2013. – № 9. – С. 11.

Статья рассказывает о начале строительства нового смешанного терминала стоимостью 300 млн.€. Помимо двух интермодальных терминалов для контейнеров и съёмных кузов для автомобильно-железнодорожных перевозок, здесь будет располагаться погрузочная площадка, склад для хранения и центральный транзитный склад.

17. Piggyback or containers = [Контейнеры или контрейлеры]

Railway Gazette International. – 2013. – № 1. – С. 18.

Статья сообщает об экспериментальной «универсальной» платформе, предназначенной для перевозки как автопоездов, так и контейнеров. РЖД планирует запустить контрейлерные услуги по международным коридорам в Финляндию, Украину и страны Балтии, предлагая более быстрое время пересечения границы.

**Центр железнодорожных измерительных и инженерских услуг
ЗАО МАВ
(Венгрия)**

1. A világ legnagyobb logisztikai partnertalálkozója. Transport logistic 2011 / Andó G.. - Navigátor, 19. k. 5. sz. 2011. - 8-13. p. 7 á.

2. Záhony térségének helyzetelemzése a kelet-nyugati irányú vasúti áruszállítás lehetőségeinek figyelembevételével. Logisztikai Egyeztető Fórum. - Navigátor, 19. k. 6. sz. 2011. - 24-27. p. 3 á. 1 t.

3. Fókuszban a vasúti logisztika. Bajtai István, a Rail Service Hungária Kft. ügyvezető igazgatója / Andó G.. - Navigátor, 19. k. 7/8. sz. 2011. - 16-17. p. 2 á.

4. Nagy szükség lenne egy önálló logisztikai minisztériumra. A komplex szolgáltatást nyújtó vállalatoké a jövő. - Gazd. tükörkép, 11. k. 5. sz. 2011. - 28-29. p. 2 á.

5. Komplex szolgáltatások, optimális megoldások. METRANS Danubia. - Navigátor, 19. k. 9. sz. 2011. - 28-30. p. 4 á.

Szolgáltató: MÁVDOK

6. Transport- und Logistikmärkte zurück auf Wachstumskurs. Wettbewerbsbericht = A szállítási és logisztikai piacok visszatérnek a növekedéshez. / Schoening, Ch.. - Deine Bahn, 39. k. 7. sz. 2011. - 12-15. p. 4 á.

7. Die Transport Logistic 2011 in München = Transport Logistik 2011 kiállítás Münchenben.. - Eisenb.-Rev. Int., 7. sz. 2011. - 331. p. 4 á.

8. Trendek a szállítmányozásban és a logisztikában. Mag. Elmar Wieland, a Schenker & CO AG ausztriai és délkelet-európai igazgatóságának elnöke / Monostory M.. - Navigátor, 19. k. 11. sz. 2011. - 10-11. p. 2 á.

9. A gyűjtőszállítmányozás helyzete itthon és Európában. Vásárhelyi Árpád, a Schenker Kft. ügyvezető igazgatója / Andó G.. - Navigátor, 19. k. 11. sz. 2011. - 14-15. p. 2 á.

Szolgáltató: MÁVDOK

10. A sokrétű szolgáltatás, a több lábbon állás a nyereséges működés alapja. Tízéves a MÁV-REC. - Navigátor, 19. k. 12. sz. 2011. - 20-21. p. 2 á.

Szolgáltató: MÁVDOK

11. A jelenlegi ügyfelek mellett új megbízókat szerezne a vezető. Viczián Ákos a logisztikai szolgáltató központ élén / Rázó L.. - Navigátor, 19. k. 12. sz. 2011. - 29. p. 1 á.

12. Ismét célszerű felülvizsgálni a logisztikai folyamatokat. Változnak a veszélyesáru-raktározás szabályai / Varga V.. - Navigátor, 19. k. 12. sz. 2011. - 35-37. p. 1 t.

13. Entwicklungsperspektiven intermodaler Verkehre bei den Litauischen Eisenbahnen mittels Anwendung innovativer IT-Lösungen = Az intermodális forgalmak fejlődési távlatai a Litván Vasutaknál innovatív IT-megoldások segítségével. / Palionis, A.. - Z. OSShD, 54. k. 3/4. sz. 2011. - 15-17. p. 3 á.

14. Entscheidungsunterstützung in Logistik-Netzwerken. Luftfrachtlogistik. = Döntéstámogatás a logisztikai hálózatokon. Légi szállítási logisztika. / Berger, M.. - Deine Bahn, 39. k. 10. sz. 2011. - 35-39. p. 5 á.
15. A MÁV-REC Kft. a stabilitásra, a kiszámíthatóságra és a minőségre alapozza cégfilozófiáját. Vasútüzemi szolgáltatások, hulladékgyűjtés, vasúti kocsi bérbeadása, speciális jellegű szállítások. - Indóház, 8. k. 7. sz. 2012. - 26-27. p. 4 á.
Szolgáltató: MÁVDOK
16. Premier bilan your le MLMC de Fret SNCF = Első mérleg az SNCF Fret MLMC szállítási rendszeréről. / Meillason, S.. - Le rail, 183. sz. 2012.01-02. - 24-27. p. 4 á.
17. City-Logistik für das 21. Jahrhundert = A 21. század városi logisztikája. / Spinler, S. ; Winkenbach, M.. - Int. Verk.wesen, 64. k. 3. sz. 2012.05-06. - 28-31. p. 4 á. 6 t.
18. Nachhaltige Güterfeinverteilung - Ein systemischer Ansatz = Fenntartható áruelosztás rendszerszemléletű megközelítésben. / Weidmann, U. ; Stölzle, W. et al.. - Int. Verk.wesen, 64. k. 2. sz. 2012.03-04. - 28-33. p. 5 á. 2 t.
Szolgáltató: MÁVDOK
19. Középpontban a nemzetgazdasági kérdések. Nemzetközi Közlekedéslogisztikai Konferencia. - Navigátor, 20. k. 10. sz. 2012. - 12-16. p. 5 á.
Szolgáltató: MÁVDOK
20. Kétfélmillió tonnát visz a CER 2012-ben. Heinczinger Tamás, a CER Hungary Zrt. kereskedelmi igazgatója / Andó G.. - Navigátor, 20. k. 12. sz. 2012. - 20-21. p. 3 á.
Szolgáltató: MÁVDOK
21. London Gateway takes shape = Kibontakozik a londoni "Gateway" mélyvízi kikötő és logisztikai csomópont.. - Railw. gaz. int., 168. k. 9. sz. 2012. - 130-132. p. 4 á.
Szolgáltató: MÁVDOK
22. HGK wächst im Netzwerk. = Növekszik a HGK hálózata. / Zeese, J.. - Güterbahnen, 11. k. 3. sz. 2012. - 18-20. p. 5 á.
Szolgáltató: MÁVDOK
23. Network Rail plans logistics hub = A Network Rail a West Midlandi Rytonban logisztikai központ kialakítását tervezi a vasúti áruszállítási lehetőségek bővítése érdekében : rövid hír.. - Mod. railw., 69. k. 770. sz. 2012.11. - 16. p.
Szolgáltató: MÁVDOK
24. Van esély a kombinált szállítás feltámasztására. Magyarország Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége. - Navigátor, 21. k. 1-2. sz. 2013. - 26-27. p. 1 á.

Сzolgáltató: MÁVDOK

Logisztikus Magyarország. Schváb Zoltán, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára. - Navigátor, 21. k. 3. sz. 2013. - 14-15. p.

25. Közlekedéslogisztikai kitörés körgyűrűvel. MLSZKSZ / Bíró K. A.. - Navigátor, 21. k. 4. sz. 2013. - 24-25. p. 1 á.

26. Eredményes volt a HUNGRAIL részvétele. Transport logistic 2013. - Navigátor, 21. k. 3. sz. 2013. - 18-20. p. 9 á.

27. Belarus prioritises the development of logistics. - Railway Pro, April 2013, p. 47.

28. Modal shift facilitated through the development of dry ports. - Railway Pro, April 2013, p. 48.

**Акционерное общество
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
(Республика Қазақстан)**

1. По высшему классу.

Журнал «ТрансLogistics».- 2014, - №1(4), -с. 4-8.

Интенсивная работы по привлечению транзита, расширению импортно-экспортных связей постепенно приводит к активизации в регионе иностранных компаний. Собственно они и становятся основными потребителями услуг, предоставляемыми терминальными комплексами экстра-класса. Скорость и качество логистических операций для них выходит на первый план.

2. От эффективности работы ҚТЖ, как транспортно-логистического оператора, зависит рост экономики Казахстана.

Журнал «ТрансLogistics».- 2014, - №1(4), -с. 16-26.

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялось совещание по итогам работы в 2013 году и приоритетным задачам на 2014 год с участием премьер-министра Республики Казахстан Серика Ахметова.

Премьер-министр дал положительную оценку деятельности национальной компании в прошедшем году и отметил, что в силу системообразующей роли транспортной инфраструктуры в экономике страны эффективная деятельность и устойчивое развитие национального транспортно-логистического оператора «Қазақстан темір жолы» имеет ключевое значение для Казахстана.

3. Логистика.

Журнал «Магистраль». - 2013. - № 5 (147). - с. 6-10.

В страницах журнала показаны следующие показатели:

1. Индекс эффективности логистики;
2. Развитие коридоров;
3. Строительство и электрификация ж/д линий;
4. Карта логистических центров Казахстана;
5. Подвижной состав транспортной логистики;
6. Компетенция в логистике.

4. В общетранспортном масштабе.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2013. - № 3 (46). - с. 15-19.

Развитие логистики предполагает комплексное совершенствование деятельности всех видов транспорта. В этой связи хорошую традицию заложила ТЛА «Kazlogistics», представив в конце февраля в рамках своего общего собрания диалоговую платформу для представителей различных ассоциаций и компаний, работающих на рынке перевозок. Жаркие споры и анализ последних показателей, конструктивные предложения - разговор получился достаточно откровенным и полезным.

5. Перспективы развития транспортных коридоров Республики Казахстан.

Журнал «Вестник КАЗ АТК». - 2013. - № 2. - с. 94-98.

Рассматривается развитие транзитного потенциала Казахстана, который является важнейшим приоритетом экономической политики РК. В частности, в Стратегии развития Казахстана «Казахстан 2030» подчеркивается: «Задача Казахстана заключается в обеспечении конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекта на мировом рынке и увеличении торговых потоков через территорию РК». Весьма актуальной задачей реализация предложенного Президентом РК Н.А. Назарбаевым на заседании Совета иностранных инвесторов в Астане 22 мая 2012 года проекта по возрождению Великого Шелкового пути. Как было отмечено Президентом РК Н.А. Назарбаевым, данный мега-проект позволит к 2020 году увеличить объем транзитного грузопотока через Казахстан.

6. Ответ на глобальные вызовы.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 2 (47). - с. 38-41.

Дальнейшее развитие логистики в Казахстане невозможно без создания современной терминальной инфраструктуры. Последовательная работа в этом направлении сегодня ведется и на правительственном уровне. Выступая на совещании по итогам работы железнодорожного транспорта в 2012 году, глава кабмина Серик Ахметов отметил, что необходимо разработать комплексные планы по созданию сетей транспортно-логистических центров как внутри страны, так и за рубежом. Очевидно, что в ближайшие годы данный рынок подвергается существенной трансформации.

7. Контуры логистического развития.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2013. - № 1 (46). - с. 30-35.

Поставленные главой государства задачи по созданию на базе «Қазақстан темір жолы» международного транспортно-логистического оператора требуют эффективной работы и принципиально новых подходов. Вице-президент по логистике АО «НК «ҚТЖ» Ерхат Искалиев в интервью журналу «Транс-Экспресс Қазақстан» дал оценку прошлогодним инициативам, обозначил стратегические ориентиры и рассказал о приоритетах на 2013 год.

8. Объединяя усилия. Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2013. - № 1 (46). - с. 36-39.

В Казахстане приступила к работе ассоциация «KAZLOGISTICS», объединяющая представителей всех транспортных отраслей. Несмотря на относительно короткий срок существования, организации, призванной содействовать формированию современной логистической системы Казахстана, удалось заручиться доверием крупнейших игроков рынка.

9. Юрьева М. Страсти по логистике.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 10. - с. 49-50.

Главным событием, задавшим вектор транспортно-логистической отрасли, стало заявление Нурсултана Назарбаева о планах реализации мегапроекта «Новый щёлоковый путь», сделанное в ходе 25 планерного заседания Совета иностранных инвесторов при президенте Казахстана. Его воплощение согласно замыслу главы государства, должно позволить к 2020 году увеличить объем транзитного грузопотока через Казахстан вдвое с дальнейшим доведением этого показателя до минимальной отметки в 50 миллионов тонн.

10. Казахстан - Новый Шелковый путь.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 7 (42). - с. 37-44.

В статье рассматриваются следующие вопросы:

1. Глобальные вызовы - глобальные задачи;
2. Новая миссия и видение АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - национальный транспортно-логистический оператор;
3. Консолидация транспортных активов - повышение конкурентоспособности на глобальном рынке;
4. Модернизация и развитие инфраструктуры транспорта;
5. Привлечение мировых лидеров и компетенций;
6. Совершенствование институциональной среды;
7. Для новой задачи кадры новой формации.

11. Эффективность логистических систем.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 3 (38). - с. 20-21.

Акционерным обществом «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» совместно с международными консультантами (Strategy Partners Group и АЕСОМ) разработана Стратегия (Мастер-план) развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан до 2020 года.

В качестве основного инструмента оценки эффективности работы цепей поставок в международной торговле в данном документе использован индекс эффективности логистики (LPI) Всемирного банка, который подсчитывается каждые два года и измеряет легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровнях.

По итогам отчета Всемирного Банка «Связи во имя конкуренции - 2010: Торговая логистика в глобальной экономике» Казахстан в рейтинге LPI занял 62-е место (лидирует Германия, Китай на 17-м месте, Россия - на 94-м). При этом в Казахстане относительно высокие позиции в таких показателях, как простота организации международных перевозок (29-е место) качество инфраструктуры (57-е место). В то же время оставляют желать лучшего такие позиции, как эффективность таможи (79-е место), возможность отслеживать грузы (85-е место) и соблюдение сроков доставки (86-е место).

12. Нехорошков В.П.: Международная торговля как фактор реализации инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте.

Вестник КазАТК,-2012,№3,с.49-58.

Усиление регионального торгово-экономического сотрудничества требует формирования необходимой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей грузовые потоки товаров и сырья. Устойчивая тенденция роста внутреннего товарооборота между странами СНГ и Китаем, в том числе Россией и Китаем, между странами северо-восточной и юго-восточной Азии и Европой делает актуальной проблему развития транспортной инфраструктуры. Россия и Казахстан в силу географического положения в Евразии могут создать условия эффективного транзита в сообщении «Восток-Запад». Реализация проекта «Транссибирская-Транскорейская магистраль», проекта через территорию Казахстана, через переходы Достык-Каргалы формирует конкурентные маршруты и частичное вхождение в международные транспортные коридоры. Развитие международной торговли в направлении «Восток-Запад» создает условия усиления железнодорожного транспорта за счет реализации перспективных инвестиционных проектов северо-восточного и юго-восточного векторов стратегии развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года.

13. Некоторые вопросы интегрирования АО «НК «Қазақстан темір жолы» в международную логистическую систему доставки грузов по маршруту Восток-Запад в современных условиях.

Журнал «Вестник КАЗ АТК». - 2012. - № 2 (75). - с. 111-112.

Важнейшей особенностью логистических поставок грузов является тенденция к национальной и международной кооперации. Таким образом, создается эффективная транспортная цепочка доставки грузов в направлении Запад Китая - Западная Европа. В связи с вводом железнодорожного участка Харгос - Жетыген АО «НК «Қазақстан темір жолы» увеличивает долю своего участия в логистической цепи грузоперевозок по маршрутам граница Китая - Алматы - Арысь - Кандыагаш - граница России. Далее грузы пойдут по территории России и Белоруссии до границы Европы. Участие АО «НК «Қазақстан темір жолы» в качестве оператора формата 3PL (Third Party Logistics) в этой международной транспортной схеме по доставке грузов должно обеспечиваться высокой скоростью передвижения поездов на казахстанских участках. В статье рассматриваются факторы, которые влияют на скорость перемещения грузов на казахстанских участках железных дорог и другие.

14. Единство во имя транзита.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 1 (36). - с. 15-19.

Улучшение социально-экономической ситуации в Казахстане, рост промышленного производства и товарооборота, увеличение экспортного и импортного потенциала - эти и другие факторы оказывают решающее воздействие на дальнейшее развитие отечественной транспортной отрасли, которая постепенно преобразуется в транспортно-логистическую с параллельным созданием сети современных логистических хабов по всей стране. Ключевая роль в вопросе реализации поставленной главой государства задачи - обеспечить к 2016 году становление республики как торгового, логистического и делового хаба региона - отводится Национальному Центру развития транспортной логистики, созданному на базе АО «НК «ҚТЖ». О задачах, состоящих сегодня перед новой компанией, и ходе реализации текущих проектов рассказывает вице-президент АО «НЦРТЛ» Ерлан Махашов.

15. Территория сотрудничества.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 1 (36). - с. 20-21.

25 августа 2005 г. в рамках реализации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Республики было создано АО «Международный центр приграничного сотрудничества (МЦПС) «Хоргос». Его территория разделена государственной границей между Казахстаном и Китаем на две части. Основной сферой деятельности АО «МЦПС «Хоргос» является обеспечение функционирования инфраструктуры казахстанской части Центра.

16. Транспортный узел Астана как центр услуг.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 1 (36). - с. 22-24.

На примере столичной станции Астана, входящих в транспортный узел прилегающих железнодорожных станций, а также подъездных путей

промышленных районов анализируется нынешний уровень обслуживания грузоотправителей и грузополучателей, предлагаются меры по совершенствованию и повышению эффективности, развитию и внедрению новых направлений транспортно-логистического обеспечения экономики страны.

17. Больше груза через Достык.

Журнал «Транс-Экспресс Қазақстан». - 2012. - № 1 (36). - с. 29-31.

Круглый стол на тему «Организация перевозок в импортном и транзитном сообщении через станцию Достык, а также перспективы развития данного региона», прошедший в конце 2012 года в Алматы, собрал представителей экспедиторского и операторского бизнеса, заинтересованных в решении обозначенных вопросов.

18. Ниязбекова Р.К., Досмуратова Э.Е., Транспортная логистика в Казахстане: проблемы и перспективы развития.

Журнал «Вестник КАЗ АТК». - 2011. - № 5 (72). - с. 67-71.

В данной статье автор описывает важность транспортно-логистических центров. Логистика играет огромную роль в развитии социально-экономической ситуации в Казахстане: благодаря таким центрам появятся рабочие места, будут развиваться международные отношения, увеличатся грузовые потоки и т.д. Президент РК Н.А. Назарбаев издал транспортную стратегию 2003-2015 гг., которая издаст возможность функционированию таких центров.

19. Блинцов С.М., Баратова Н.В., Саукенова И.К.: Оценка современного состояния систем транспортной логистики и перспективы из развития в Республике Казахстан.

Журнал «Вестник КАЗ АТК». - 2011. - № 4 (71). - с. 145-148.

Произведен анализ состояния транспортно-логистического комплекса Казахстана. Предложены направления внедрения логистического подхода в транспортную сферу.

20. Мухаметжанова А.В., Алимжанова И.А.: К вопросу оптимизации транспортно-логистической цепи доставки зерновых грузов по территории Республики Казахстан .

Журнал «Вестник КАЗ АТК». - 2011. - № 3. - с. 40-43.

В статье рассмотрено современное состояние зернового рынка и пути формирования транспортно-логистической цепи доставки зерновых грузов.

21. Коржумбаева С.Т. : Развитие сети транспортных коридоров через территорию Республики Казахстан.

Журнал «Вестник КАЗ АТК». - 2011. - № 2 (69). - с. 119-122.

Геополитическая роль Республики Казахстан как транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется ее расположением в центре евразийского континента. Обладая значительным транзитным потенциалом, Казахстан представляет азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Таким образом, главным преимуществом, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, является существенное сокращение расстояний.

Из зарубежных источников

1. Салашенко О.: От теории к практике.

Вагонный парк,-2011,№10, с.16-17.

В Донецке прошла II Международная научно-практическая конференция «Маркетинг и логистика в системе менеджмента пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте». Целями конференции, которые преследовали ее организаторы, явились: обобщение опыта внедрения маркетинговых и логистических концепций в деятельность пассажирских хозяйств на железнодорожном транспорте Украины, России, Беларуси и Польши.

2. Селезнева Р.И.: «Украинский транспортно-логистический центр» как стимул для создания частных логистических систем компаний.

Вагонный парк,-2012, №7(64), с.54-55.

Создание такого центра позволило повысить конкурентоспособность железных дорог на рынке грузоперевозок и стать эффективным инструментом управления доставкой груза железными дорогами Украины.

Министерство железных дорог (Китайская Народная Республика)

1. «Анализ основополагающей конкурентоспособности железнодорожных логистических предприятий»

[название статьи на английском языке] Analysis on Core Competitiveness of Railway Logistic Enterprises

[автор] 郭旭 Го Сюй

[название журнала] 铁道运输与经济 (RAILWAY TRANSPORT AND ECONOMY)

[учреждение публикации] 中国铁道科学研究院

[год] 2013

[номер] 6

[лист] 67~70

[Реферат] В данном тексте были проанализированы шансы развития железнодорожных логистических предприятий и их проблемы в Китае. На

основе таких факторов конкурентоспособности как большая пропускная способность, низкая себестоимость перевозки, безопасность и надёжность и т. д. были приняты меры для повышения основополагающей конкурентоспособности железнодорожных логистических предприятий. Основной целью предусмотренных мер стало усовершенствование внутреннего механизма управления железнодорожными логистическими предприятиями, направление сил на повышение качества логистического обслуживания железнодорожных предприятий и поиск дополнительных услуг предприятий, а также оздоровление системы управления современной логистикой.

2. «Соображение по расширению железнодорожных грузовых перевозок к современной логистике»

[название статьи на английском языке] Thoughts on Developing Railway Freight Transportation into Modern Logistics

[автор] 吴志强У Чжицянь

[название журнала] 铁道货运 (RAILWAY FREIGHT TRANSPORT)

[учреждение публикации] 中国铁道科学研究院 china academy of railway sciences

[год] 2012

[номер] 6

[лист] 23~27

[Реферат] Предоставление контрмер по расширению работ логистики на основе существующих ресурсов, созданию организационную перевозную систему, которая соответствует с логистикой, установлению логистической сети за присоединение все звенья производственной цепи, укреплению современного строительства железнодорожной логистики и т.п. на основании анализирования направления развития железнодорожных грузовых перевозок к современной логистике путём анализирования преимущества перед расширением железнодорожных грузовых перевозных предприятия к современной логистике.

3. «Мышления содействия развитию железнодорожных логистики трансформации»

[название статьи на английском языке] Thoughts on Promoting Transferring and Development of Railway Logistic Enterprise

[автор] 杨明波;唐景良;孙海申 Ян Минбо, Тан Цзинлянь, Сунь Хайшэнь

[название журнала] 铁道货运 (RAILWAY FREIGHT TRANSPORT)

[учреждение публикации] 中国铁道科学研究院 china academy of railway sciences

[год] 2012

[номер] 11

[лист] 9~13

[Реферат] Анализ организацию железнодорожного грузовой логистики предприятий и железнодорожных логистических реструктуризации предприятий и развития, выдвинул идею создания на развитие современной логистики, логистика трансформации бизнеса для плана развития железнодорожного укрепления специальные железнодорожные линии под управлением, создание крупных железнодорожных клиенты логистики маркетинговый центр, чтобы ускорить точку загрузки и управления материально-технической базы строительства, строительство современного логистического информационной системы, а также активно содействовать и укреплять между бюро предложения делового сотрудничества и меры, связанные с обучением персонала и других логистики.

4. «Обсуждение влияния развития высокоскоростной железной дороги на логистики»

[название статьи на английском языке] Discussion on Influence of High-speed Railway Development on Logistics

[автор] 尚尔斌 Шан Эрбинь

[название журнала] 铁道货运 (RAILWAY FREIGHT TRANSPORT)

[учреждение публикации] 中国铁道科学研究院 china academy of railway sciences

[год] 2011

[номер] 2

[лист] 16~19

[Реферат] Статья рассказывает активное развитие высокоскоростной железной дороги на способствование развитию низко-углеродных логистик, и анализируется новый шанс принесённого развития высокоскоростной железной дорогой железнодорожному, автодорожному и морскому комбинированному сообщению, функцию дальнейшего движения изменения железнодорожного обслуживающего типа и повышения служебной способности, и также совершенствование развития железнодорожной специальной компании и т.д. Данная статья даже представляется значение высокоскоростной железной дороги для продвижения промышленного сотрудничества и соединения и для повышения рыночной конкурентоспособности современных логистик.

**Акционерное общество «Литовские железные дороги»
(Литовская Республика)**

1. *Nežinios atmosfera logistikos ir transporto sektoriuje: stabilus optimizmas ar antroji recesija* [pasisakymai] / parengė Irena Dirgeliienė. - Aut.: E.Masiulis, E.Gentvilas, A.Šimėnas, A.Kondrusevičius, V.Kudzys, T.Sankauskas // *Transportas*. - 2011, Nr. 9-10, p. 38-41. [*Атмосфера неопределённости в секторе логистики и транспорта: стабильный оптимизм или вторая волна спада* (выступления) / подготовила Диргелене И. – Авторы: Масюлис Э., Гентвилас Э., Шименас А., Кондрусявичюс А., Кудзис В., Санкаускас Т. // *Транспортас*. – 2011, № 9-10, стр. 38-41.]

2. Bulota, Šarūnas. *Kaune - logistikos centrų proveržio nuojautos*. - iliustr. // *Transportas*. - 2011, Nr. 6, p. 84-88. [Булота Ш. В Каунасе – ожидание прорыва в развитии центров логистики. – иллюстр. // *Транспортас*. – 2011, № 6, стр. 84-88.]

3. Aušra, Mindaugas. *Valstybė ir logistikos infrastruktūra*. - iliustr. // *Transportas*. - 2012, Nr. 4-5, p. 12-15. [Аушра М. Государство и инфраструктура логистики. – иллюстр. // *Транспортас*. – Вильнюс, 2012, № 4-5, стр. 12-15.]

4. Mockuvienė, Jūratė. *Rytuose kuriama jungtinė transporto ir logistikos kompanija*. - iliustr. // *Transportas*. - 2012, Nr. 4-5, p. 28-30. [Моцкувене Ю. На Востоке создаётся объединённая компания транспорта и логистики. – иллюстр. // *Транспортас*. – 2012, № 4-5, стр. 28-30.]

5. Palionis, Algis. *Šanchajuje pristatytos Baltijos regiono logistikos galimybės*. - iliustr. // *Transportas*. - 2012, Nr. 4-5, p. 36-39. [Палёнис А. В Шанхае представлены возможности логистики Балтийского региона. – иллюстр. // *Транспортас*. – 2012, № 4-5, стр. 36-39.]

6. Aušra, Mindaugas. *Diskusija: kas 2013 m. laukia Lietuvos transporto sektoriaus?* - iliustr. // *Transportas*. - Vilnius, 2012 spalio, Nr. 10, p. 62-65. [Аушра М. Дискуссия: что ожидает сектор транспорта Литвы в 2013 г.? - иллюстр. // *Транспортас*. – Вильнюс, 2012, № 10, стр. 62-65.]

7. *Lietuvoje kuriami viešieji logistikos centrai*. - iliustr. - gretut. tekstas angl., kinų., rus. // *Jūra. Mоре. Sea*. - 2012, Nr. 1-2. [В Литве создаются общественные центры логистики. – иллюстр. – текст русск., англ., китайский язык. // *Юра. Море. Sea*. – 2012, № 1-2.]

**Акционерное общество
"Польские государственные железные дороги"
(Республика Польша)**

**1. Zielaskiewicz Henryk: Wokół transportu intermodalnego. (Вокруг интермодального транспорта).
Infrastruktura Transportu. – 2011, nr 1, s. 24-26.**

Влияние состояния железнодорожной инфраструктуры на конкурентоспособность грузовых перевозок по отношению к автомобильному транспорту. Требования и перспективы развития логистической инфраструктуры для обслуживания интермодальных перевозок в Польше. Доля железных дорог в интермодальном транспорте во внутреннем и международном движении. Статистики в области грузовых перевозок в Польше в 2003-2009 гг.

2. TIR-u na toru. (TIR-ы на железнодорожный путь).

Transport i Komunikacja. – 2011, nr 1, s. 18-23.

Анализ проблем развития интермодального транспорта в Польше; конкурентоспособность по отношению к автотранспорту; влияние состояния инфраструктуры на расходы и качество перевозочных услуг. Обусловленности и барьеры развития интермодального транспорта. Цели, задачи и средства транспортной политики в области вспоможения и развития комбинированного транспорта. Эффективность и логистика организации интермодального транспорта.

3. Zielaskiewicz Henryk: Rola transportu kolejowego w procesach logistycznych. (Роль железнодорожного транспорта в логистических процессах).

Infrastruktura Transportu. – 2011, nr 3, s. 37-39.

Генезис нынешнего состояния транспортного рынка в Польше. Обусловленности роста участия железных дорог в транспортном рынке. Задачи железных дорог как логического оператора.

4. Busłowska Anna: Projekt Rail Baltica Growth Corridor – nowe perspektywy rozwoju bałtyckiego korytarza kolejowego. (Проект Rail Baltica Growth Corridor – новые перспективы развития железнодорожного балтийского коридора).

Przegląd Komunikacyjny. – 2011, nr 3-4, s. 42-44.

Цели и реализация проекта RBGC. Разработка стратегии развития железнодорожной инфраструктуры балтийского коридора в рамках Work Package 1-7; введение Системы информации для пассажиров. Развитие сотрудничества логистическо-экспедиторских центров.

5. Górnikiewicz Andrzej: Rail-porty jako przyszłe ogniwo kolejowo-morskich sieci transportowych. (Rail-port как будущее звено железнодорожно-морских транспортных сетей).

Transport i Komunikacja. – 2011, nr 2, s. 24-29.

Обусловленности развития мультимодальной транспортной сети в Европе. Состояние логистической инфраструктуры для обслуживания железнодорожно-морских цепей транспорта в Польше. Дефиниция понятий Rail-port, логистический центр, интермодальный терминал, перевалочный пункт.

Функции, размещение и оборудование инфраструктуры Rail-port. Концепция создания сети центров логистических услуг. Организация Rail-port на примере деятельности немецкой фирмы PS Trade Trans; инфраструктура и объем услуг в терминалах.

6. Zielaskiewicz Henryk: Kolejowo-morskie mosty transportowe. (Железнодорожно-морские транспортные мосты). Logistyka. – 2011, nr 4, s. 52-55.

Обусловленности развития морско-наземных логистических цепей с участием Польши. Проблема сбалансирования развития и конкурентоспособности железнодорожного и морского транспорта по отношению к автотранспорту. Интеграция и интероперационность наземно-морских транспортных сетей – концепция логистических мостов. Роль морских портов в объединенных железнодорожно-паромных цепях транспорта.

7. Zielaskiewicz Henryk: Transport jako istotne ogniwo łańcuchów logistycznych pomiędzy zachodem i wschodem Europy. (Транспорт как главное звено логистических цепей между западом и востоком Европы). Transport i Komunikacja. – 2011, nr 3, s. 22-27.

Главные проблемы интероперационности грузовых железнодорожных перевозок в обслуживании торгового обмена стран ЕС и восточной Европы. Объем и структура грузового транспорта через пограничные переходы восточной Польши. Потенциал перехвата железными дорогами грузов автотранспорта. Средства улучшения конкурентоспособности железных дорог в транспортной политике ЕС.

8. Jacyna Marianna, Pyza Dariusz, Wasiak Mariusz: Znaczenie infrastruktury transportowej w realizacji procesów logistycznych. (Значение транспортной инфраструктуры в реализации логистических процессов). Technika Transportu Szynowego. – 2011, nr 7-8, s. 16-20.

Роль и функции транспортной инфраструктуры в логистической системе. Модель «Логистические системы Польши»; доля и значение отдельных видов транспорта в логистической системе. Статистики в области грузовых перевозок в Польше в 2005-2008 гг. Технические параметры линейной и пунктовой (узловой) инфраструктуры, влияющей на процессы оборота грузов по транспортной сети.

9. Urbaniak Justyna: Poprawa dostępności kolejowej do polskich portów. (Улучшение железнодорожной доступности к польским портам). Rynek Kolejowy. – 2011, nr 10, s. 26-28.

Доля железных дорог в транспортном обслуживании польских морских портов; конкуренция железнодорожного и автомобильного транспорта в перевозках грузов, обслуживаемых в морских терминалах; состояние железнодорожной и

логистической инфраструктуры. Инвестиции в области железнодорожной инфраструктуры в польских портах.

10. Cieślakowski Stanisław: Green logistics a stacje rządowe. (Green logistics и сортировочные станции).

Logistyka. – 2011, nr 11, s. 28-30.

Анализ железнодорожных грузовых перевозок в Европе и в Польше. Характеристика итоговых расходов железнодорожного транспорта. Техническое состояние сортировочных систем. Организация грузовых перевозок и логистическая политика PKP Cargo.

11. Loos Marek: Kolejowa konkurencja dla kontenerowców. Kontenery z Dalekiego Wschodu do Europy w tydzień. (Железнодорожная конкуренция для контейнерных судов. Контейнеры с Дальнего Востока в Европу в одну неделю).

Eurologistics. – 2011, nr 5, s. 66-69.

Проект создания железнодорожного коридора для перевозки контейнеров с Владивостока и Находки к границам ЕС. Инвестиционные планы для развития перевозок по Транссибе в перспективе 2015 и 2030 гг. Конкурентоспособность нового коридора по отношению к морскому транспорту: сравнение расходов и времени перевозки контейнеров на железных дорогах и морем. Логистические и административные обусловленности реализации проекта.

12. Śladkowski Aleksander: Perspektywa rozwoju transportu kolejowego w połączeniach Wschód – Zachód. (Перспектива развития железнодорожного транспорта в сообщении Восток – Запад).

Infrastruktura Transportu. – 2011, nr 6, s. 18-19.

Проблемы и барьеры развития международных грузовых перевозок железными дорогами через страны бывшего СССР в западную Европу. Оценка перегрузоспособности логистической инфраструктуры в Польше. Пользы смены ширины колеи международных линий Восток – Запад.

13. Zielaskiewicz Henryk: Rozwój infrastruktury punktowej na granicy wschodniej w kontekście propozycji uregulowań Unii Europejskiej. (Развитие узловой инфраструктуры на восточной границе в контексте предложенных регуляций Европейского Союза).

Infrastruktura Transportu. – 2012, nr 2, s. 59-62.

Предпосылки развития логистической инфраструктуры на железнодорожных сетях в ЕС и в Польше. Функции и значение железнодорожной узловой инфраструктуры в обслуживании грузовых перевозок Восток – Запад. Перегрузочный потенциал и направления развития терминалов на восточной границы Польши. Проект регулировки принципов доступа к терминалам для железнодорожных предприятий согласно директиве Европейской Ревизионной

Комиссии. Условия доступа к перегрузочным терминалам для железнодорожных операторов в Польше.

14. Jacyna Marianna, Jasiewicz Tadeusz, Gołaszewski Andrzej: Parametry infrastruktury transportu dla tworzenia modelu systemu logistycznego w Polsce. (Параметры инфраструктуры транспорта для создания модели логистической системы в Польше).

Problemy Kolejnictwa. – 2012, nr 154, s. 5-26.

Концепция модели логистической системы как пути к комодальности транспорта в ЕС. Структура логистической системы и транспортные связи между инфраструктурными элементами системы. Характеристика автоматизированных баз данных в области параметров инфраструктуры в Польше: железнодорожной, автомобильной, воздушной и речной.

15. Cieślakowski Stanisław J.: Proekologiczny transport ładunków koleją. (Проэкологический грузовой транспорт железными дорогами).

Logistyka. – 2012, nr 5, s. 55-58.

Предпосылки политики ЕС в области ограничения итоговых расходов транспорта в отдельных видах перевозок. Организация рассеяных железнодорожных перевозок как метод конкуренции железных дорог с автотранспортом. Технология Green Logistics Network основанная на сети Rail-port, размещенных в районах сортировочных станций. Эффективность и возможности внедрения экологической системы Rail-port на польской железнодорожной сети.

16. Zielaskiewicz Henryk: Przewozy rozproszone – kłopotliwy segment czy szansa rywalizacji o klienta? (Рассеянные перевозки – затруднительный сегмент или шанс в борьбе за клиентом?).

Infrastruktura Transportu. – 2013, nr 1, s. 58-61.

Цели транспортной политики ЕС в области сбалансированного развития грузового транспорта. Обусловленности улучшения конкурентоспособности перевозочной оферты железных дорог по отношению к автотранспорту. Сравнение расходов и рентабельности разных видов железнодорожных перевозок в Польше. Задачи Rail-port в организации логистической сети железнодорожных перевозок с подвозом грузов автотранспортом на нерентабельных участках.

17. Antonowicz Mirosław: Praktyki 5S jako podstawa logistyczno-marketingowych rozwiązań w transporcie kolejowym. (Практика 5S как основа логистическо-маркетинговых решений в железнодорожном транспорте).

Infrastruktura Transportu. – 2013, nr 2, s. 32-35.

Характеристика модели логистическо-маркетингового управления железнодорожным предприятием. Концепция и средства реализации практик постоянного совершенствования управления: методология Six Sigma и 5S.

18. Wojcieszak Andrzej: Intermodalny terminal kolejowy. (Интермодальный железнодорожный терминал).

Eurologistics. – 2013, nr 2, s. 68-70.

Функции и задачи железнодорожных перегрузочных терминалов с точки зрения логистики интермодального транспорта; организация и техническое оборудование терминалов. Характеристика мультимодальной логистической платформы.

19. Zielaskiewicz Henryk, Nowak Iwo: Kolejowy transport towarowy – zmierzch czy początek nowej ery. (Железнодорожный грузовой транспорт – конец или начало новой эры).

Logistyka. – 2013, nr 4, s. 19-21.

Влияние расходов доступа к инфраструктуре на конкурентоспособность железнодорожных услуг по сравнению с автотранспортом. Экономические и экологические предпосылки развития логистической инфраструктуры для железных дорог. Новые логистические решения для железнодорожного транспорта, способствующие ограничению эмиссии двуокиси.

Из зарубежных источников

1. Reinhold T., Rometsch M.: Eisenbahn in Deutschland 2025. Perspektiven für den Güterverkehr. (Железные дороги в Германии в 2025 г. Перспективы грузового транспорта).

Güterbahnen. – 2011, nr 1, s. 14-19.

Перспективы немецкого грузового транспорта (2050 г.); анализ сценариев развития железнодорожного пассажирского и грузового транспорта. Инновационные оферты для клиентов и новейшие интермодальные решения. Барьеры развития интероперационности европейского железнодорожного транспорта.

2. Kratzsch-Leichsenring M. U.: Der Schienengüterverkehr 2010. (Железнодорожный грузовой транспорт 2010).

Güterbahnen. – 2011, nr 1, s. 24-29.

Перевозочные показатели немецких грузовых железных дорог в 2010 г. Области деятельности логистических операторов, обслуживающих международные железнодорожные перевозки. Логистические сообщения центров обслуживания грузового транспорта в Европе.

3. Müller B.: SBB Cargo auf dem Weg zum klimaneutralen Gütertransport. (SBB Cargo идет к экологическому грузовому транспорту).

Güterbahnen. – 2011, nr 2, s. 35-37.

Политика Green Logistics швейцарских федеральных дорог (SBB). Деятельность логистических предприятий в области экологической оптимизации железнодорожного транспорта. Экологическая политика SBB.

4. Block R.: Ferrmed-Konzept für europäische Güterbahnen. (Концепция Ferrmed для европейских железных дорог).

Güterbahnen. – 2011, nr 2, s. 40-45.

Перспективы развития трансграничных железнодорожных перевозок в Европе. Характеристика проекта Ferrmed – международной сети для грузовых перевозок в сообщении Скандинавия – Средиземное море, соединяющей логистические и экономические центры центральной Европы. Технические и эксплуатационные основания программы Ferrmed. Специфика подвижного состава для перевозок на сети Ferrmed.

5. Liebisch S., Beck M. J.: Welches Netz brauchen Güterbahnen? (В какой сети нуждаются грузовые железные дороги?).

Güterbahnen. – 2011, nr 3, s. 18-22.

Объем деятельности DB Netz AG – управляющего немецкой железнодорожной инфраструктурой. Принципы доступа к железнодорожной сети и распределения трасс для грузовых операторов. Обусловленности оптимизации пропускной способности инфраструктуры: планировка расписки поездов, формирование спроса, развитие инфраструктуры и логистической сети.

6. Kratzsch-Leichsenring M. U.: Der Schienengüterverkehr 2011. (Железнодорожный грузовой транспорт 2011).

Güterbahnen. – 2012, nr 1, s. 26-32.

Перевозочные показатели немецких грузовых железных дорог в 2011 г. Новые оферты европейских логистических операторов в области железнодорожных сообщений и подвижного состава. Логистические действия для совершенствования обслуживания международных железнодорожных перевозок.

7. Rossberg R.: Eisenbahn-Güterverkehr zwischen Europa und Asien. (Железнодорожный грузовой транспорт между Европой и Азией).

Güterbahnen. – 2012, nr 4, s. 33-37.

Роль транссибирского сухопутного моста в грузовых перевозках Европа – Дальний Восток. Обусловленности развития евроазиатского железнодорожного транспорта. Барьеры в развитии трансграничного движения и логистических цепей. Формы сотрудничества международных операторов грузового транспорта. Деятельность компании Trans Eurasia Logistics. Специфика железнодорожного движения Европа – Россия. Характеристика системы «one-stop-shop logistics».

8. Krásenský D.: In der Kooperation Liege der Schlüssel zur Stärkung der Bahnen. (Кооперация – ключ к укреплению позиции железных дорог). Güterbahnen. – 2013, nr 2, s. 31-34.

Транспортная политика ЕС, представленная в Белой книге ЕК в 2011 г. Обусловленности оптимизации европейской железнодорожной системы: либерализация транспортного рынка, интероперационность, гармонизация условий, модернизация инфраструктуры, формирование логистических центров, улучшение эффективности, эластичности и производительности железнодорожного транспорта, укрепление роли самостоятельных железнодорожных предприятий, углубление кооперации, повышение конкурентоспособности.

9. Block R.: Perspektiven für einen marktorientierten Güterverkehr. (Перспективы грузового транспорта направленного на рынок). Güterbahnen. – 2013, nr 1, s. 20-24.

Логистическая политика железных дорог в условиях слабой экономической конъюнктуры. Ставка на специализированное логистическое обслуживание и инновационный подвижный состав. Обусловленности улучшения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Характеристика немецкой программы «5 L» - вызовы для железнодорожной промышленности. Характеристика новой генерации грузовых вагонов.

10. Mazataud P.: The innovative rail freight corridors are coming to life. (Железнодорожные коридоры – инновации в грузовом движении). European Railway Review. – 2013, nr 5, s. 53-55.

Новые принципы функционирования 6 европейских железнодорожных грузовых коридоров (RFC) – распоряжение Европейского Союза. Задачи и компетенции Центра управления RFC One-Stop-Shop; новая информационная политика. Обязанности управляющих инфраструктурой и операторов пользующихся RFC.

**Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
(Российская Федерация)**

1. Перспективы развития 3 PL логистики в условиях актуальной финансовой ситуации.

Транспорт: наука, техника, управление.- №12.- 2010 г.- с.17-19.

В статье проанализирован опыт работы мировых логистических 3PL-провайдеров, предлагающих своим клиентам полный комплекс логистических услуг на всем пути движения товаров от производства к местам реализации конечным потребителям компаний, с целью более эффективного управления потоками, сокращения издержек компаний на персонал, сокращения инвестиций в инфраструктуру. Дана оценка состояния комплексных транспортных услуг в России в условиях мирового финансового кризиса.

Приводятся рекомендации по применению компаниями логистического аутсорсинга как метода снижения издержек компании.

В части инноваций предлагается ориентироваться на развитие логистического провайдера 4PL-услуг, уровень обслуживания которого должен быть настолько высоким, чтобы демонстрировать способность решать более сложные логистические задачи.

4PL-фирма является интегратором цепи поставки, которая объединяет свои ресурсы с ресурсами субподрядчиков. 4PL-фирмы соединяют возможности 3PL-фирм и управляющих коммерческими процессами фирм, таким образом, чтобы решения по организации цепи поставки поступали к клиенту по централизованной системе организации контактов, то есть 4PL-фирма объединяет 3PL-фирму(ы) и клиента при помощи управленческих и информационно-технологических услуг.

2. В Сочи создают логистический транспортный центр.

Склад и техника.- №2.- 2011 г. – с.6

Автономная некоммерческая организация (АНО) «Транспортная дирекция Олимпийских игр» (ТДОИ) заключила договор с навигационно-информационной системой (НИС) «ГЛОНАСС» на создание логистического транспортного центра по контролю и управлению пассажиропотоками и движением грузов в г. Сочи, сообщает пресс-служба АНО. Договор предусматривает проектирование автоматизированной системы управления логистического транспортного центра (АСУ ЛТЦ) и здания для его размещения. Создание ЛТЦ позволит в режиме реального времени управлять грузовым и пассажирским транспортом как на этапе подготовки к Олимпийским играм, так и в ходе их проведения. Кроме того, создаваемая АСУ ЛТЦ обеспечит безопасность грузовых и пассажирских перевозок за счет применения отечественных технологий ГЛОНАСС.

В настоящее время АНО «ТДОИ» и НИС «ГЛОНАСС» уже ведут активную работу в рамках проекта. Запущена «пилотная зона» для отработки системы, выработаны единые технические требования к телематическим операторам, поставщикам навигационно-связного оборудования и транспортным компаниям, работающим на сочинском рынке. В соответствии с техническими требованиями к АСУ ЛТЦ все навигационно-связное оборудование будет оснащаться двухсистемными приемниками ГЛОНАСС -GPS, что позволит существенно повысить точность определения координат транспортного

средства и увеличит надежность приема спутниковых навигационных сигналов в условиях сложного горного рельефа.

«Проект АСУ ЛТЦ повысит эффективность использования транспортного комплекса благодаря надежному навигационно-информационному сопровождению подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 г.», - говорит генеральный директор ОАО «НИС» Александр Гурко. По словам генерального директора АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр» Сергея Козырева, «эффективно работающая система управления транспортом на основе АСУ ЛТЦ станет фундаментом для модернизации и развития транспортного комплекса Сочи».

3. Место транспорта на рынке логистических услуг КНР.

Бюллетень транспортной информации.-2011.-№4.-с.10-18

В статье характеризуется неравномерность размещения наземных путей сообщения КНР как индикатор экономической (логистической) активности регионов страны, установлено соотношение транспортных расходов и совокупных логистических затрат в КНР. Для обеспечения логистического развития Китая Комиссия по развитию и реформам создала рабочий документ под названием «План развития современной логистики» и ждет комментариев от соответствующих государственных и местных органов власти. План предполагает увеличение использования современных технологий, совершенствование сбалансированного развития регионов, улучшение мультимодальной взаимосвязанности и продвижение экологичных логистических технологий в Китае.

4. Транспортно-логистические системы (ТЛС) нового поколения.

Вестник транспорта.-2011.-№4.-с.19-25

Интегрированные ТЛС (ИТЛС) нового поколения – это способ организации и управления процессами, позволяющий комплексно объединить производственные, эксплуатационные и сервисные звенья для оптимизации материальных, финансовых и информационных ресурсов и достижения контрактных целей на протяжении жизненного цикла продукции, обеспечивая их устойчивость и безопасность, где транспортные звенья цепей продвижения продукции играют ключевую роль. Методология, технологические решения и инструментарий, основанные на ИТЛС нового поколения, объединяют подсистемы транспортно-логистического обслуживания, логистическую поддержку изделий (ИЛП) и устойчивость самих систем, базируясь на методологии риск-менеджмента. Приоритетной целью здесь является устойчивое обслуживание потребителей продукции, что и позволило создать в рамках интегрированной модели функционирования самих объектов ТЛС нового поколения. Для реализации научных подходов к созданию ИТЛС нового поколения были разработаны и применены такие технологические инструменты, как новые области риск-менеджмента, современного информационного обеспечения и программно-аппаратных средств для

процессов ИЛП и каталогизации, послепродажного обслуживания потребителей на базе международных стандартов НАТО, ИСО 28000 и стандарта уровня организации (СТО). Разработана система электронного документооборота на основе RFID технологии в сфере наукоемкой продукции, а также концепция и модели формирования терминального сервисного комплекса транспортно-логистического обслуживания. Создана методология экологически сбалансированного взаимодействия транспортных систем с окружающей средой, и разработана концепция и системные методы сервисного, гарантийного обслуживания и продвижения наукоемкой техники.

5 .Комплексный анализ и механизмы повышения эффективности управления интермодальными логистическими процессами.

Экономика железных дорог.-2011.-№4.-с.26-34

В статье анализируется необходимость повышения эффективности интермодальных перевозок. Представлена классификация основных технологических схем перевозок в логистических цепях. Отмечается, что для повышения конкурентоспособности интермодальных услуг необходимо довести технический и информационно-технологический уровень логистических центров, контейнерных хабов и терминалов, портовых площадок для перевалки контейнеров, их сферы содержания и ремонта до лучших мировых стандартов.

Новые подходы и механизмы совершенствования интермодальных логистических процессов обеспечат реализацию транзитного потенциала страны и приток дополнительных доходов от экспорта транспортных услуг, а также позволит построить целый ряд стратегических и социально значимых линий.

6.Логистические основы организации контейнерных перевозок на базе координационной компании.

Транспорт: наука, техника, управление.- №5.-2011 г.- с. 48-50

Рассматривается развитие контейнерных перевозок в России. Выделены основные сдерживающие факторы роста контейнерных перевозок. Для качественного роста контейнерных перевозок предложено создать железнодорожную компанию, координирующую действия всех участников. Главным направлением деятельности компании будет организация межтерминального движения контейнерных поездов по расписанию и координация деятельности остальных участников рынка.

Приведены основные задачи и направления деятельности координационной компании: эффективное управление вагонопотоками и контейнеропотоками; опорная сеть терминальных комплексов; применение современного подвижного состава со специализацией по видам грузов и направлениям; мощная интегрированная и распределенная IT-система на базе информационных логистических центров; оптимизация логистических цепей.

7. Логистика и конкуренция компромиссов.

Мир транспорта.-2011.-1.-с.86-93

Повышение качества транспортно-логистического обслуживания стало одним из главных условий обеспечения конкурентоспособности того или иного вида транспорта. При этом важно умелое сочетание цены и качества обслуживания. Грамотное управление качеством оказываемых услуг с учетом ценовой конкуренции на транспортном рынке – такую цель должно ставить перед собой любое транспортное предприятие, если оно действительно заинтересовано в устойчивом функционировании компании, получении прибыли и привлечении клиентуры.

В статье автор анализирует ситуацию с качеством оказываемых услуг на транспортном рынке, рассматривает вопросы цены логистических услуг и необходимости развития транспортно-логистических центров.

8. Новости на транспорте и в логистике за рубежом.

Транспорт, наука, техника, управление.- 2011 г.- №6.-с.21-25

Изложены основные направления развития транспорта и логистики на современном этапе в странах Европы. Приведены примеры модернизации объектов логистики. Отмечена важность автоматизации, роботизации и внедрения современных информационных технологий на транспорте и в логистике.

9. Инновации в логистике (зарубежный опыт).

Интегрированная логистика.-2011.-№4.-с.11-15

На транспорте и в логистике зарубежных стран большое внимание уделяется инновациям на основе разработки и внедрения новых технологий, создания современного подъемно-транспортного и складского оборудования, строительства новых автоматизированных и модернизации действующих складов и логистических центров.

В статье представлены новые виды оборудования, технологии и новые технические решения – разработки компаний Германии, Швейцарии, Дании, Венгрии, которые позволят повысить эффективность и снизить транспортные и логистические затраты.

10. Механизмы ГЧП как важнейший элемент обеспечения развития Новосибирского транспортно-логистического узла.

Логинфо.-2011.-№6.-с.60-63

В статье рассматривается состояние транспортной инфраструктуры Новосибирска. Отмечается, что при восстановлении темпов экономики области в перспективе возникнет дефицит качественных высокотехнологичных складских объектов. Ликвидировать его можно путем привлечения инвесторов для создания современных транспортно-логистических комплексов. Основной задачей на период до 2015 г. является необходимость концентрации крупных транспортно-логистических центров в пригородной зоне Новосибирска, на

входах-выходах в город в районе крупных автодорожных и железнодорожных магистралей. Это позволит ускорить транспортировку грузов, следующих транзитом через Новосибирск, разгрузить улично-дорожную сеть города, аккумулировать грузы и производства вне городской черты. Развитие транспортного комплекса наиболее эффективно может быть реализовано на основе государственно-частного партнерства. Это позволит государственным структурам разрабатывать планы стратегического развития отрасли, опираясь на потребности транспортных, экспедиторских и логистических компаний. В свою очередь, частным компаниям это позволит реализовывать свои проекты с учетом развития всего транспортно-логистического комплекса в целом, сделать бизнес более стабильным, ориентированным на долгосрочные перспективы и даст возможность получить предусмотренные законодательством меры государственной поддержки.

11. Логистика транспортно-экспедиционных операций.

Транспорт: наука, техника, управление. 2011 г. - № 8.- с.34-39

В статье рассматриваются вопросы логистики транспорта. Уделяется внимание транспортно-экспедиционному обслуживанию, как составной части единого процесса движения груза от производителя к потребителю. Рассматриваются маркетинговые аспекты логистики, роль функционирования провайдеров товаропроводящей цепи. Указаны важность и этапы проектирования логистических систем. Освещается важный вопрос дефицита пропускной способности транспортного узла и пути его решения.

12. Зарубежный опыт развития транспорта и логистики.

Управление перевозочным процессом. Логистика. Контейнеры.- 2011.-№8.- с.3-10

В последние годы за рубежом выполняется большой объем научно-исследовательских работ, в которых определяются наиболее эффективные пути развития логистики в будущем. При этом значительное внимание уделяется вопросам защиты окружающей среды.

В Германии по инициативе Федерального объединения логистики BVL Институтом материальных потоков и логистики им. Фраунгофера (г. Дортмунд) была выполнена научно-исследовательская работа на тему: «Основные направления и стратегии логистики. Глобальные изменения в цепи поставок». Исследователями делается вывод, что более 40% всех затрат в логистике связано с расходом энергоресурсов. В связи с этим экономия энергоресурсов должна рассматриваться как одно из важнейших направлений развития. Это направление тесно связано с охраной окружающей среды и выступает как важнейшее требование «зеленой» логистики. Использование солнечной энергии, оптимизация использования транспортных средств, рационализация тарно-упаковочного производства в сочетании с использованием экологичных материалов, снижение выбросов двуоксида углерода в окружающую среду – все это следует активно использовать в

современной логистике.

В феврале 2011 г. в Штутгарте (Германия) с успехом прошла очередная специализированная выставка-ярмарка логистики «LogiMAT 2011». Большой интерес участников вызвал, в частности, логистический центр, представленный фирмой IWL AG, который не расходует энергию от внешних источников. Источниками энергии в центре являются геотермальное тепло и солнечная энергия.

13. Инновации в логистике.

Вестник Транспорта.- октябрь .- 2011 г.- с. 33-38

Слияние материальных и информационных потоков в сочетании с автоматизацией производства и транспорта с использованием новейшей техники на современном этапе рассматривается как основное направление развития внешней и внутренней логистики. От степени реализации этого глобального направления развития в большей мере зависят затраты. В странах Европы с достаточно высоким уровнем развития логистические затраты составляют примерно 7% от совокупного валового продукта, в США – 11 %, в КНР, где ресурсы логистики использованы недостаточно, это показатель составляет 18%. Используемое на транспорте оборудование постоянно совершенствуется. Наиболее полно эти достижения, новые логистические технологии, автоматизация и информатизация в логистике представляются на специализированных выставках CeMAT.

14. Развитие логистики за рубежом.

Управление перевозочным процессом. Логистика. Контейнеры.- 2011.-№9.- с.11-17

2–6 мая 2011 г. в Ганновере (Германия) проходила международная выставка-ярмарка внутренней логистики CeMAT 2011. На выставке были широко представлены инновации на транспорте и в логистике. Значительное число экспонатов было посвящено вопросам защиты окружающей среды. В частности, фирма Swisslog представила новые энергосберегающие технологии. Фирма Jungheinrich (Германия) предложила компьютерную систему управления напольными средствами, которая ориентирована на оптимальное использование, например, вилочных погрузчиков, с минимизацией порожнего пробега и наилучшим выполнением транспортных заказов или складских операций. При этом если в парке имеются транспортные средства разной грузоподъемности, то система управления в автоматическом режиме выбирает транспортное средство, необходимое для выполнения заказа с минимальным расходом энергии.

Экономия энергии в логистике является одним из важнейших направлений ее развития на современном этапе. Фирма Viastore Systems GmbH (Германия) предлагает комплексное решение по экономии энергоресурсов на складе или в логистическом центре на основе системы компьютерного управления с программным обеспечением viad@tWMS. Эта система может быть

использована на складах с разной степенью автоматизации.

Концерн Demag предлагает широкий выбор подъемно-транспортного оборудования для внутренней логистики, работающего на основе современных энергосберегающих технологий. В частности, представляют интерес модульные конвейерные системы MCS, программные модули для экономного расхода электрической энергии Dematic IT Escodriv и другие предложения концерна.

15. Перспективы создания единого логистического центра в Северо-Западном районе.

Логистика.-2012 г.- №1 (62).-с.9

Сообщается об опыте работы логистического центра на Октябрьской железной дороге, который обеспечивает координацию взаимодействия железной дороги и портов. Также в целях оптимизации перевозочного процесса на магистрали реализуется ряд проектов, направленных на повышение качества оказываемой услуги и доставки точно в срок через интеграцию грузоотправителей, трейдеров, различных операторов и инфраструктуры. Реализуется принятая в ОАО «РЖД» программа перехода на движение грузовых поездов по расписанию по аналогии с пассажирскими перевозками.

В рамках продукта «Лесной экспресс» вагоны различной принадлежности объединены в маршруты под контролем одного оператора, который обеспечивает синхронизацию процессов планирования деятельности грузоотправителя, грузополучателя и процедур планирования перевозок грузов в ОАО «РЖД» с учетом этих факторов. Такая синхронизация позволила сократить сроки доставки лесных грузов с 15-16 до 7-8 сут., тем самым обеспечив сокращение транспортных затрат грузоотправителей и существенно повысив конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Октябрьская железная дорога активно развивает еще один продукт на рынке контейнерных перевозок – «блок-трен». Традиционные пользователи этой услуги - терминалы ООО «Модуль» и ЗАО «Восход». Также к данной схеме подключаются «Логистика терминал (ст. Шушары) и «Логистический парк Янино» (ст. «Заневский Пост». Сейчас суммарные объемы перевозок по технологии «блок-трен» увеличились к 2010 г. в 2 раза и достигли 46 поездов в месяц.

Основной задачей центра должно стать объединение участников комплексного перевозочного процесса с целью синхронизации их действий и продажа логистических услуг.

16. Система эффективности функционирования транспортно-логистического центра.

Транспорт: наука, техника, управление.- №3.-2012 г.- с.62-65

В статье рассмотрена система оценки эффективности функционирования транспортно-логистического центра, унифицированы критерии оценки эффективности, приведены основные параметры технологического процесса по

доставке грузов, предложен комплексный показатель оценки эффективности функционирования транспортно-логистического центра.

17. Современные направления развития транспорта и логистики за рубежом.

Вестник транспорта.-2012.-№4.-с.10-15

В Штутгарте (Германия) в феврале 2011 г. состоялась 9 Международная выставка-ярмарка «LogiMAT 2011», посвященная внутренней логистике, материальным и информационным потокам. Девиз международной выставки: «Инновации и качество в логистике». На выставке были представлены современные информационные технологии, новые программные продукты, образцы новых видов подъемно-транспортного оборудования, технические решения по так называемой «зеленой логистике».

Зеленая логистика рассматривается как постоянное направление развития на длительную перспективу (мегатренд). Реализация требований зеленой логистики включает энергосбережение, использование наиболее экологичных видов транспорта, оптимизацию объемно-планировочных решений, температурное зонирование на складах, использование современных возможностей информатики путем создания высокоинтеллектуальных систем и др.

В частности, на выставке группа фирм Aberle-Gruppe (Германия) представила компьютерную систему управления всеми основными процессами в логистике «Process-Management-System» (PMS). Система состоит из ряда программных модулей. Модуль PMS-W предназначен для управления высокостеллажными складами и автоматическими складами мелких штучных грузов. Модуль PMS-E предназначен для управления энергообеспечением и минимизации энергетических затрат.

18. О концепции создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации.

Железнодорожный транспорт.-2012 г.-№5.-с.18-29

Предлагается подборка статей об основных положениях Концепции создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации, ее целях и задачах, заложенных в проект системных решениях.

Основной экономический эффект от Концепции для РФ – повышение эффективности национальной транспортной системы, развитие рынка логистических услуг, для ОАО «РЖД» – расширение масштабов перевозочной деятельности, оптимизация загрузки инфраструктуры, рост капитализации, для грузовладельцев, экспедиторов, операторов – возможность оптимизации логистических цепочек доставки грузов и повышение эффективности своей деятельности.

Создание сети ТЛЦ на базе инфраструктуры российских железных дорог представляет собой национальный проект формирования терминально-логистической инфраструктуры по сценарию инновационного развития.

19. Развитие транспорта и логистики за рубежом.

Транспорт: наука, техника, управление.- №4.-2012 г.-с.36-40

Изложены основные направления развития транспорта и логистики на современном этапе в странах Европы. Приведены примеры модернизации объектов логистики в Германии. В центре развития логистики - вопросы проектирования строительства и модернизации действующих складов и логистических центров. Отмечена важность автоматизации и внедрения современных информационных технологий на транспорте и в логистике.

20. Логистика и транспорт.

Транспорт: наука, техника, управление.-2012 г.- №4.-с.31-35

Рассматривается вопрос требований логистики к транспорту, анализируются особенности внедрения контейнеризации и смешанных перевозок, роль морских портов в распределении грузов и оказании дополнительных услуг.

21. Выбор мест для логистических мощностей.

Мир транспорта.-2012 г.-№1.-с.84-91

Авторы предлагают методику создания и выбора размещения транспортно-логистических центров и контейнерных площадок, основанную на учете социально-экономических и инфраструктурных факторов, систематизированных рыночных факторов, используют при ее построении методы теории игр.

Предложенная методика может быть рекомендована при составлении государственных программ по развитию логистики в регионах, а также крупным компаниям при принятии решения об инвестировании в логистическую отрасль. Что касается методики определения места размещения контейнерного терминала с использованием теории игр, то она может использоваться компаниями-операторами контейнерных перевозок.

Предложен предварительный проект региональной сети ТЛЦ на территории Уральского федерального округа.

22. Инновации в логистике и на транспорте за рубежом.

Транспорт: наука, техника, управление.-2012.-№5.-с.42-46

Фирма Still GmbH (Германия) известна как разработчик и поставщик современных напольных транспортных средств, работающих на основе информационных и энергосберегающих технологий. Выпускаемые вилочные погрузчики оборудуют бортовыми терминалами с модулями глобальной системы определения местоположения транспортных средств на основе спутниковой связи (GPS), устройствами беспроводной локальной сети WLAN и др. На международной выставке-ярмарке CeMAT 2011 фирма представила образец вилочного полноповоротного погрузчика новой генерации cubeXX, у которого кабина может легко варьироваться в зависимости от условий работы и индивидуальных требований.

Предприятие Laweco (Германия) предлагает подъемные столы с ременной передачей грузоподъемностью в широком диапазоне от 100 кг до 2,5 т. Подъемные столы работают на основе новейшей технологии и обеспечивают точное позиционирование. Экономный расход энергии обеспечивается системой рекуперативного торможения, которая автоматически включается при опускании груза. Подъемные столы работают бесшумно. Соответствуют требованиям европейских норм DIN EN 1570.

Фирма Veeven GmbH & Co.KG (Германия) известна как специализированный разработчик и поставщик кранов-штабелеров для автоматических складов мелких штучных грузов (AKL). Фирма выпускает в год до 200 кранов-штабелеров. Их отличительная особенность - легкость конструкции и минимальный расход электрической энергии, чему в большой мере способствует использование приводов поставки фирмы SEW Eurodrive GmbH & Co. KG. Например, кран-штабелер типа QS 1 при высоте 6 м имеет собственную массу всего 650 кг. Фирма Veeven выпускает также лифты, подъемники, сортировочные устройства и другое подъемно-транспортное оборудование.

Концерн Faber Halbertsma Gruppe, крупнейший поставщик и держатель пула поддонов в Европе, разработал технологию и начал выпуск поддонов типа EasyPal из бумажного вторичного сырья. По завершении использования такие поддоны легко утилизируются на 100%. Отпадает необходимость управления парком поддонов, поскольку они одноразового использования. Поддоны устойчивы к воздействию влаги и могут быть окрашены в любой цвет по желанию заказчика.

23. Методика формирования энергоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры.

Бюллетень транспортной информации.- 2012.-№5.-с.26-30

В статье рассмотрена проблема размещения элементов транспортно-логистической инфраструктуры, как объектов энерго- и ресурсосбережения при обслуживании грузопотоков. Исследованы существующие подходы к решению задачи выбора месторасположения объектов логистической инфраструктуры и проанализировано влияние факторов рыночной среды на размещение логистических центров. Предложена методика формирования энергоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры, основанная на учете влияния выявленных факторов рыночной среды.

24. Современный этап в развитии логистики.

Транспорт: наука, техника, управление..-2012 г. - №6.- с. 36-40

Изложены основные направления развития транспорта и логистики на современном этапе в странах Европы. Приведены примеры модернизации объектов логистики. Отмечена важность автоматизации, роботизации и

внедрения современных информационных технологий на транспорте и логистике.

Например, Логистический союз Италии определил пять основных направлений развития логистики (мега-трендов). В качестве таких направлений названы: партнерство транспортных и логистических фирм с использованием мультимодальных возможностей, привлечение частных инвесторов для развития инфраструктуры, развитие информационных технологий и электронной коммерции, «зеленая логистика» с минимизацией вредного воздействия на окружающую среду в сочетании с использованием солнечной энергии и внедрение инноваций.

25. О создании терминально-логистических центров на территории Российской Федерации.- Приведено описание концепции создания сети терминально-логистических центров на территории РФ. Даны направления развития данной концепции ТЛЦ, их эффективность и последовательность мероприятий по практической реализации концепции ТЛЦ. По содержанию разработанной концепции отмечены недостатки.

26. GEFSCO интересна РЖД с точки зрения логистики и технологий – В. Якунин.

РЖД-Партнер.-31.08.2012 г.

Приобретение французской компании GEFSCO, входящей в десятку крупнейших логистических компаний Европы, было бы интересно ОАО «РЖД» с точки зрения разветвленной логистической системы и технологий, сообщил агентству «Прайм» президент РЖД Владимир Якунин.

Газета «Коммерсантъ» 30 августа со ссылкой на источник, знакомый с презентацией, подготовленной для совета директоров РЖД, написала, что РЖД интересуются приобретением 75% GEFSCO, дочернего предприятия французского автомобильного концерна PSA Peugeot-Citroen. По данным издания, предварительный анализ, который провели сотрудники и консультанты ОАО «РЖД», показал, что 75% акций могут стоить до 945 млн евро (без учета долга и свободной наличности).

«Сегодня говорят, ОАО «РЖД» – инфраструктурная компания. Это отчасти только правильно, потому что РЖД – это перевозочная компания. Задача перевозчика – обеспечить услугу клиенту «от двери до двери». В современных условиях это невозможно сделать без разветвленной логистической системы», – отметил В. Якунин.

Именно с этой точки зрения ОАО «РЖД», по его словам, уже давно присматривалось к различным вариантам приобретения европейской компании, которая является одной из основных компаний в области логистики.

GEFSCO, в которой работают больше 10 тыс. человек, занимается транспортировкой комплектующих и готовых автомобилей PSA (в рамках эксклюзивного пятилетнего контракта). Основным рынком является Западная Европа, на ее долю приходится более 75% выручки, остальную часть приносят

операции в Латинской Америке и других регионах. Вторым по величине клиентом GEFCO является General Motors (GM владеет 7% PSA), заключивший в июле контракт на транспортировку автомобилей и компонентов из США на европейские рынки, включая Россию. Выручка компании GEFCO в 2011 г. составила 3,8 млрд евро, операционная прибыль – 223 млн. евро.

27. Логистические провайдеры.

Железнодорожный транспорт.-2012 г. - №8.-с.58-62

Российский рынок логистических услуг сегодня развивается и стремится к западным современным стандартам. Вместе с этими стандартами приходят и западные определения, термины и аббревиатуры. Зачастую именно они становятся причиной непонимания между заказчиками и поставщиками услуг. С одной стороны, теме логистического аутсорсинга в последнее время уделяется очень много внимания, с другой, для многих практикующих логистов до сих пор остается непонятным различие, например, между 3PL и 4PL-провайдерами, а также целесообразность использования их услуг. Ситуация углубляется еще тем, что, компаний которые действительно могли бы работать на таком уровне в России, единицы, а организации, заявляющие о себе как о 3PL-провайдерах, по тем или иным причинам не соответствуют требованиям потенциальных заказчиков.

В статье авторы приводят спектр типичных услуг 3PL и 4PL, 5 PL-провайдеров, их сравнительную характеристику. Анализируются причины, тормозящие развитие логистического аутсорсинга в России. Описываются основные тенденции на мировом рынке аутсорсинга в области логистики.

28. Необходимость создания информационно-логистического центра для взаимодействия участников перевалки в портах Таманского полуострова.

РЖД-Партнер.-25.09.2012 г.

Для эффективного взаимодействия всех участников перевалки грузов в портах Таманского полуострова необходимо создание единого информационно-логистического центра, сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев на выездном заседании научно-технического совета компании по вопросу развития железнодорожной инфраструктуры транспортного узла Новороссийск и Таманского полуострова.

Основными задачами такого центра станут обеспечение оптимальной технологии взаимодействия транспортного узла Новороссийск, в том числе с представителями федеральных служб и органов власти, внедрение электронного документооборота на основе электронно-цифровой подписи (ЭЦП) и интеграция информационных систем всех участников транспортировки грузов.

«Существующая схема технологического взаимодействия участников процесса перевалки грузов в порту не позволяет обеспечить оказание услуги доставки груза с современным уровнем качества: в части соответствия современным

требованиям к срокам доставки грузов, а также к уровню стоимости», – констатировал С. Бабаев. По его словам, реализация основных задач информационно-логистического центра позволит обеспечить вывоз всех заявленных объемов грузов, исключить простой судов в ожидании подвода грузов, а также сверхнормативное наличие грузов на причалах. «Все это гарантированно обеспечит выполнение контрактов грузовладельцев, и однозначно приведет к увеличению объемов перевозок», – подчеркнул С. Бабаев.

В настоящее время информационные системы участников процесса перевозки грузов являются автономными и не позволяют эффективно решить задачу согласованного подвода грузов и подвижного состава к портам региона с заданными сроками прибытия. Единая информационная система информационно-логистического центра в транспортном узле Новороссийск позволит обеспечить электронный документооборот между всеми участниками транспортного процесса, включая ФТС России, ФНС России и Росграницу, что ускорит оформление перевозок.

По словам С. Бабаева, в связи с тем, что целью деятельности информационно-логистического центра не является извлечение прибыли, создание подобной структуры целесообразно осуществить в форме некоммерческой организации (некоммерческого партнерства).

29.«Зеленая логистика» – дело принципа.

РЖД-Партнер.-2012.-№17.-с.64-65

После вступления в ВТО тема «зеленой» логистики для России, в особенности строительства экологичных терминалов, становится все более актуальной. Крупнейшие компании за рубежом используют на своих складах инновации, позволяющие сберечь энергию и уменьшить количество отходов. На экоскладе DB Schenker площадью 10 тыс. м² создан комплекс, который позволяет снизить выбросы углекислого газа до 35% благодаря теплоизоляции, использованию солнечной энергии, методам сбора дождевой воды и специальным осветительным конструкциям.

Очевидно, что современный экологичный терминал должен соответствовать классу А и иметь в своей структуре новейшие технологии. Перестроить свою систему поставок, чтобы сделать ее более экологичной, сегодня вполне возможно. В помощь – различные IT-решения, которые позволяют сократить простои транспорта, порожний пробег; также стоит обратить внимание на автоматизацию погрузо-разгрузочных работ. «Внедрение на современных терминалах систем управления складскими процессами типа WMS позволяет в 4–5 раз сократить персонал складов и офисов, уменьшить время сбора и минимизировать риски возврата заказов из сетевого ритейла или дистрибьюторов», – уверен коммерческий директор STS Logistic С. Верещагин. Чтобы перестроить свою цепь поставок под «зеленую» логистику, необходимо на все звенья цепи взглянуть через «зеленые очки», – считает председатель совета директоров холдинга AsstrA Д. Лагун. – И оценить, насколько

выбранный маршрут экологичен, насколько рационально используется горючее, вторсырье, тара, как происходит утилизация, все ли сотрудники учитывают логистические принципы. Кажется, что предстоит очень сложная детальная проработка. Но изобретать велосипед не стоит. Существует экологический стандарт ISO 14000, который досконально описывает принципы работы и экологического менеджмента. Однако его внедрение требует дополнительных расходов.

Сегодня в Европе экологичность предоставляемых услуг часто оказывается необходимой для заключения контракта с грузовладельцем. При этом грузовладелец (обычно это крупные мультинациональные компании) выставляет целый ряд требований. Самое простое из них – это соответствие используемого при перевозке автотранспортного средства определенному классу по вредным выбросам. Есть также и комплексный подход, когда клиент хочет быть уверен, что весь логистический процесс является «зеленым». «Периодически происходит проверка (сертификация) деятельности компании, и заключение договоров на оказание услуг возможно только с тем оператором, который имеет необходимый сертификат», – отмечает Д. Лагун.

По словам С. Верещагина, иметь экологичную цепь поставок сегодня не просто модно, но и обязательно (если речь идет о социальной ответственности бизнеса и желании достойно конкурировать с мировыми гигантами). Однако если говорить о сиюминутной выгоде – то ее нет.

Пока государство не сильно мотивирует «зеленую» логистику, никакой выгоды быть не может, – уверен С. Верещагин. – Новый грузовик дороже старого с грязным выхлопом, новый терминал класса А с энергоемкими холодильными установками намного дороже старого подвального склада с экологически опасной аммиачной системой охлаждения.

Специалисты DB Schenber приводят пример из своей практики: поставки деталей для завода Volkswagen в Калугу из Словакии, Чехии, Германии и Польши осуществляются по железной дороге, что делает перевозку экологически чистой.

Экологическое планирование в нашей компании начинается еще на этапе консультирования, – сообщили в пресс-службе. – В работе мы используем собственный IT-инструмент – EcoTransIT World, с помощью которого можно надежно рассчитать выбросы углекислого газа по всей цепочке поставок. Клиенты компании также получают рекомендации о том, как сократить выбросы посредством объединения энергоэффективных видов транспорта или путем выбора альтернативных маршрутов. При этом в Германии существуют специальные поощрения для логистов, которые внедряют экологичные технологии: например, программы закупки грузовиков Euro Class 5, которые позволяют ежегодно выбрасывать в атмосферу на 200 тыс. т углекислого газа меньше.

Пока получается, что основным препятствием для внедрения «зеленой» цепи поставок в отечественных логистических компаниях являются на сегодняшний день сами клиенты. Изменить ситуацию в ближайшее время может только

поддержка государства – создание законодательной базы и мотивации для внедрения экологически чистых технологий. Было бы также целесообразно установить специальные льготы, которые стимулировали бы вложения в «зеленую» логистику и поощряли компании, внедряющие эти принципы в свою работу.

30. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта необходимо развитие дополнительных логистических услуг.

РЖД-Партнер.- 17.12.2012 г.

ОАО «РЖД» продолжит работу по переходу от принципа транспортировки груза исключительно от станции до станции к принципу доставки груза от двери поставщика к двери потребителя.

Об этом заявил вице-президент РЖД Салман Бабаев, выступая на расширенном заседании правления компании, посвященном подведению итогов работы холдинга в 2012 г.

По его словам, для усиления компетенции в области логистики товародвижения ОАО «РЖД» была разработана концепция размещения терминально-логистических центров в России, реализация которой позволит организовать регулярное грузовое движение между терминалами и крупными городами.

В 2012 г. компанией был приобретен крупнейший международный логистический оператор GEFSCO. Под руководством президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина создан комитет по развитию транспортно-логистического бизнеса, разрабатывается концепция формирования бизнес-блока транспортно-логистических услуг.

«В 2013 г. необходимо на направлениях, где это возможно и есть стабильный поток грузов от поставщика к потребителю, переходить на формирование маршрутов строго по расписанию. Только за 11 месяцев текущего года на сети ОАО «РЖД» отправлено 3980 грузовых поездов по расписанию», – сказал С. Бабаев.

Он также рассказал, что в середине октября 2012 г. стартовали международные перевозки черных металлов по жесткому графику со станций Смычка и Новокузнецк-Северный назначением на станцию Мыс Астафьева. За первый месяц пилотного проекта срок доставки груза снизился с 15 до 10 сут.

На Западно-Сибирской железной дороге таким образом организован завоз рядовых углей на обогатительные фабрики по расписанию со станции Ерунаково до станций Обнорская, Новокузнецк-Северный, Бирюлинская и со станции Обнорская – обогащенного угля на экспорт через станцию Находка-Экспорт в адрес Находкинского морского торгового порта.

Выполнена приоритетная задача компании – запущена железнодорожно-паромная линия Усть-Луга – Засниц. Впервые обеспечен транспортный сервис доставки груза «от двери до двери» из России в Европу с применением современных логистических решений.

«Переход на регулярное грузовое движение создает не только конкурентное преимущество перед другими видами транспорта, встраивая автомобильный

транспорт в общий перевозочный процесс на начальной и конечной миле, но и позволяет оптимизировать ключевые ресурсы перевозочного процесса: локомотивы, локомотивные бригады, количество используемых вагонов и другое», – отметил вице-президент ОАО «РЖД». По его словам, в соответствии с соглашением от 9 декабря 2010 года «О регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» и с целью соблюдения баланса экономических интересов между потребителями услуг и организациями железнодорожного транспорта, развития конкурентоспособности рынка перевозок» в 2013 г. будет предоставлено право принятия решения об изменении уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках установленных ценовых пределов непосредственно ОАО «РЖД».

Предусматривается, что решение по установлению уровня тарифов может приниматься как в сетевых условиях, так и в отдельных сегментах рынка транспортных услуг при наличии экономической эффективности для железнодорожного транспорта.

РЖД также предстоит решить ряд важных вопросов, связанных с окончательной унификацией тарифов на перевозку грузов во всех видах сообщений и реализацией дальнейших шагов об унификации тарифов на порожний пробег в специализированных вагонах независимо от ранее перевезенного груза.

Кроме того, С. Бабаев подчеркнул, что в 2013 г. необходимо разработать концепцию построения нового Прейскуранта на грузовые перевозки, а также стандартизировать транспортно-логистические перевозки холдинга для перехода к принципу «одного окна» при подаче заявки на транспортировку груза.

31. Развитие логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России - стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК.

Логистика. -2013 г. -№1.-с.40-43

Статья посвящена комплексным научным исследованиям в области стратегического планирования развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России для реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала страны в глобальной системе международных транспортных коридоров. Особое внимание уделено проблемам развития логистической инфраструктуры на территории Байкальского макрорегиона.

По предварительной оценке на основе данных по проектам-аналогам, формирование, Байкальской региональной макрологистической системы (БР МЛС) потребует порядка 2,5 млрд долл. (75 млрд руб.) инвестиций, в том числе на развитие транспортно-логистической инфраструктуры - порядка 1,5-1,8 млрд долл. (45-54 млрд руб.), и обеспечит срок окупаемости инвестиций в 7,5-8 лет, за десятилетний период эксплуатации сформирует интегральный

экономический эффект порядка 8-10 млрд долл. (240-300 млрд руб.) и создаст дополнительно в регионе 35-40 тыс. новых рабочих мест.

32. Анализ и тенденции развития логистики в Германии на 2011-2016 гг. Транспорт, наука, техника, управление.-2013 г.-№1.-с.84-85

Основным естественным лидером на рынке логистики является Германия. От общего объема логистического рынка стран ЕС доля участия Германии составляет порядка 23%. В данной статье представлен обзор тенденций развития логистики в Германии.

Экономика Германии и ее логистика сейчас находятся на стадии зрелости и концентрируют свои усилия на том, чтобы удерживаться на этой стадии и не переходить к деградации (ежегодный прирост должен быть 1,5-2%).

Современные тенденции могут быть интересны, прежде всего, ученым и специалистам, работающим на международном уровне в международных проектах, а также российским компаниям, входящим в международные глобальные цепи поставок.

33. Современные тренды «зеленой» логистики в условиях глобализации. Логистика.-2013.-№1.-с.46-49

В свете быстрого развития процессов международного разделения труда и экономической интеграции мировое сообщество, как и мировые хозяйствующие субъекты, все больше внимания уделяет вопросам сохранения окружающей среды. Деятельность мировых хозяйствующих субъектов невозможно представить без логистических процессов, организованных на глобальном уровне. Комплексность и географическая обширность последних влекут постоянное появление новых экологических задач и проблем и непрерывный поиск их решений. Повышенное внимание компаний к «зеленому» аспекту их логистических операций обусловлено и такими тенденциями, как повышение информированности потребителей посредством экологической маркировки, повышение спроса на специалистов по вопросам защиты окружающей среды, рост важности экономических факторов поддержания окружающей среды, а также растущее политическое воздействие и регулирование в этом направлении.

Компания экспресс-доставки DHL запустила сервис GoGreen, суть которого в том, что DHL подсчитывает количество выбросов CO₂ при транспортировке каждого груза с момента его приема и до времени доставки получателю. Клиент может заплатить на 3% больше, чем следует из стандартных тарифов, и DHL инвестирует собранные деньги в программы защиты климата по всему миру.

Японская судоходная компания K Line установила на отдельных судах компьютерную систему, которая на основе постоянного мониторинга погодных и гидрографических условий оптимизирует работу двигателя, что, в свою очередь, приводит к уменьшению объемов вредных выбросов в атмосферу на 1%.

Оператор экспресс-доставки UPS недавно приобрел 130 машин с гибридными двигателями, которые в год будут потреблять на 66 тыс. галлонов топлива (на 35%) меньше, чем транспорт с двигателем внутреннего сгорания. Выбросов CO₂ также станет на 671 тонну меньше. Размер «сэкономленных» выбросов эквивалентен объему выхлопов, который приходится в год на 128 легковых автомобилей.

Немецкий перевозчик Deutsche Bahn Schenker Rail впервые в европейской железнодорожной отрасли предложил способ переправки грузов, полностью исключая выброс углекислого газа. В рамках проекта Eco Plus компания получает электричество для своих электровозов из возобновляемых источников энергии, причем за счет дополнительных сборов с клиента, чьи машины перевозит, например, автоконцерн Audi. Всего же Deutsche Bahn в рамках своей программы по защите климата к 2020 г. намерен сократить выхлоп углекислого газа от своих операций по всему миру на 20% по сравнению с 2006 г.

Компания Green Cargo, поставщик услуг логистики, тоже осознала знаменья времени. В течение ряда лет компания вкладывала капитал в локомотивы с низким потреблением энергии.

В логистическом центре «Тойота» в бельгийском городе Зеебрюгге в начале 2013 г. появятся две ветряные турбины. Каждая из них будет вырабатывать 3 МВт электроэнергии, а их ежегодная производительность составит 17,1 МВт·ч. Кроме того, на заводах «Тойота» в Великобритании и Франции установлены солнечные панели для выработки электроэнергии.

34. От перевозочной компании - к транспортно-логистической.

РЖД-Партнер.-апрель.-2013 г. с.10-14

В соответствии с актуализируемой стратегией в целевом состоянии Российские железные дороги должны стать крупнейшим в стране и находящимся в лидерах панъевразийского пространства транспортно-логистическим интегрированным холдингом, рост стоимости которого будет обеспечиваться за счет повышения внутренней эффективности, входа в высокомаржинальные сегменты рынка грузовых и пассажирских перевозок, развития новых услуг и сервисов, географической диверсификации. В статье о стратегии компании в новом качестве рассказывает первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

35. Перспективы терминально-логистических центров.

Международный экспедитор.-2013 г.№1.-с.18-23

Рассматриваются вопросы нового комплексного подхода к обеспечению слаженности всех участников перевозочного процесса в логистических цепях поставок: грузовладельцев, производителей и потребителей продукции, транспортников, экспедиторов, работников таможни, стивидоров и других специалистов. ОАО «РЖД» подготовлена Концепция создания терминально-логистических центров (ТЛЦ) на территории РФ. Ее реализация приведет к значительному повышению эффективности национальной транспортной

системы страны за счет снижения транспортных издержек, повышения скорости доставки грузов и устойчивости всей транспортной системы.

Дана оценка возможности финансового рынка, охарактеризован целевой рынок перевозок грузов, обработка которых могла производиться объектами ТЛЦ. Представлены критерии выбора первой очереди создания сети ТЛЦ. Управление и задачи ТЛЦ.

36. ОАО «РЖД Логистика» организует доставку автомобилей по железной дороге из Нижнего Новгорода во Владивосток.

РЖД-Партнер.-07.05.2013 г.

Компания ОАО «РЖД Логистика» совместно с еще одним дочерним предприятием Холдинга РЖД – ОАО «РейлТрансАвто» (РТА) – организует доставку микроавтобусов Volkswagen Crafter по железной дороге из Нижнего Новгорода во Владивосток.

В рамках данного сотрудничества ОАО «РТА» предоставляет железнодорожный подвижной состав. ОАО «РЖД Логистика» обеспечивает доставку автомобилей до места погрузки, хранение, погрузку, крепление в вагоне и оформление всех необходимых документов.

Компания «РейлТрансАвто» – крупнейший перевозчик автомобилей по железной дороге. ОАО «РТА» оперирует парком и более чем 3000 специализированных вагонов-автомобилевозов.

37. Инновации на транспорте и в логистике за рубежом.

Транспорт: наука, техника, управление.-2013.-№4.-с.17-21

Ведущие позиции в экономике, политике и науке в настоящее время занимают вопросы энергоэффективности, экономии ресурсов и защиты окружающей среды. В Германии разработан комплексный научный проект по анализу, оценке и идентификации воздействий на окружающую среду транспортных средств, используемых во внутренней логистике. Проект состоит из трех основных частей: «Транспортные средства», «Краны и грузоподъемное оборудование» и «Склады и складское оборудование». Научными исследованиями и разработкой комплексного проекта занимались ведущие научные учреждения Германии: Гамбургский университет им. Хельмута Шмидта, Технический университет г. Мюнхена и Технологический институт г. Карлсруе.

В проекте представлены научные исследования, отражающие все аспекты развития транспортных средств и оборудования внутренней логистики от момента проектирования и производства за весь период эксплуатации и утилизации после завершения использования.

В рамках комплексного научного проекта по изучению и оценке воздействия на окружающую среду транспортных средств и оборудования внутренней логистики в Гамбургском университете им. Хельмута Шмидта (Германия) выполнен раздел «Напольные транспортные средства», в котором представлены оценка и идентификация энергетической эффективности и

воздействия на окружающую среду напольных транспортных средств (вилочных авто- и электропогрузчиков, штабелеров, тележек и др.). В работе представлен весь жизненный цикл напольных транспортных средств, как этого требует международный стандарт DIN EN ISO 14044.

Фирма Egemin Automation GmbH (Германия) разработала и внедрила энергосберегающую технологию для автоматических складов. Основой технологии является специальный трансформер, который контролирует работу автоматического крана-штабелера и в автоматическом режиме переключает его из режима активного потребления энергии в режим ее накопления при торможении штабелера и опускании грузов. По данным фирмы такая рекуперативная система обеспечивает снижение расхода энергии до 20%. Намечается дальнейшее расширение функциональных возможностей системы энергосбережения.

При работе подъемных кранов на слабом основании снижается эффективность использования выносных опор кранов. Для устранения этого недостатка фирма Dolezych GmbH (Германия) предлагает специальные подкладочные маты из твердого синтетического материала, стойкого к ударным нагрузкам, и значительно увеличивает площадь опирания выносных опор. Размеры матов от 30×30 см до 4×1 м. Материал матов утилизируется на 100%.

38. Информационные и интернет-технологии на транспорте и логистике.- Интегрированная логистика.- 2013 г.- №4.-с.26-29

Компания «The AnyLogicCompany» (г. Санкт-Петербург) разработала технологии AnyLogic, обеспечивающие многофункциональный подход для описания процессов складской логистики, транспортной логистики и управления цепочками поставок на всех этапах: планирование, управление и контроль. Модели AnyLogic показывают взаимодействия между звеньями логистической системы, прогнозируют альтернативные варианты развития событий, обнаруживают экстренные ситуации, создают детальные отчеты о поведении логистической системы.

Группа компаний «АНТОР» - один из ведущих российских ИТ-холдингов, специализирующихся на разработке, продаже и внедрении аналитических и управленческих бизнес-предложений с использованием уникальных геоинформационных технологий. Основное направление решений АНТОР - автоматизация транспортной логистики, спутниковый GPS/ГЛОНАСС-мониторинг и геомаркетинг. Предлагаемые рынку продукты на базе систем управления знаниями позволяют качественно повысить эффективность логистических, сбытовых, маркетинговых подразделений крупных и средних компаний.

39. Зеленые технологии в логистике: экологичность против рентабельности.

РЖД-Партнер.-2013.-август. - с.12-13

Согласно Белой книге, принятой Еврокомиссией в 2011 г., все пассажирские и грузовые перевозки на территории Европы дальностью свыше 300 км должны осуществляться по железной дороге. В России при выборе типа транспортировки груза компании по-прежнему опираются на параметр рентабельности, а в этом сегменте железная дорога на многих направлениях пока уступает автотранспорту.

Динамика распределения грузопотоков между железнодорожным и автотранспортом складывается не в пользу первого. По данным Росстата, в прошлом году грузооборот автомобильного транспорта вырос на 11,3% (в 2011 г. прирост составил 10,6%), а железнодорожного - только на 4,4%. Существуют две основные причины такой тенденции: медленное развитие железнодорожной инфраструктуры и, следовательно, рост количества «узких» мест, а также ориентация рынка на доставку «от двери до двери», чего железная дорога пока не может предложить своим клиентам.

По мнению руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Владимира Савчука, сегодня альтернатива при выборе видов транспорта для малого и среднего бизнеса фактически отсутствует. Результатами либерализации грузовых железнодорожных перевозок стали усложнение перевозочного процесса, замедление скорости перевозок и существенный рост тарифов. Это привело к тому, что малому и среднему бизнесу значительно сложнее и дороже пользоваться услугами железнодорожного транспорта. В итоге сегодня при значительном росте погрузки номенклатур, при перевозке которых сильна межвидовая конкуренция, большую часть «излишка» забирает автотранспорт.

Что касается развития зеленой логистики в России, то это, прежде всего, перевозки штучных высокодоходных грузов, за которые сейчас как раз и борется ОАО «РЖД». А вот крупные производители с хорошо развитой цепочкой поставок (особенно международные компании) все чаще в своей работе стараются ориентироваться не только на доставку «от двери до двери», но и на то, что дистрибуция должна быть как эффективной, так и максимально экологичной. И если для решения первой задачи необходимо периодически пополнять и модернизировать свой автопарк, то самым эффективным решением в рамках зеленой стратегии, напротив, является переход на железную дорогу.

В России выбросы CO₂ на 1 млн ткм при перевозках автомобильным транспортом составляют 81,8 млн т, железной дорогой - 29,4 млн т. То есть объем потребления топлива отличается в 3 раза. По признанию топ-менеджеров западных корпораций, имеющих дистрибьюторскую сеть в России, массовый переход на железную дорогу возможен. Но пока ОАО «РЖД» не разработает новые сервисы, а государство не предоставит определенные преимущества, автотранспорт будет оставаться самым удобным типом доставки.

По словам менеджера по транспортной логистике группы компаний HEINEKEN в России Ильи Семенова, заставить российский рынок перейти на зеленые технологии доставки не так-то просто. На протяжении длительного времени грузовладельцам было все равно, как именно доставляется их товар, главное - чтобы в процессе его перевозки не замедлялся срок доставки.

Теоретически составить конкуренцию автотранспорту в сегменте мелких отправок может новая услуга – продажа вагоно-мест в грузовых шаттлах, разработанная на полигоне ОЖД, которую планируется ввести с начала 2014 г. Поезда будут ежесуточно отправляться по расписанию на Дальний Восток без дополнительных остановок в пути. Данная технология позволит организовать резервирование вагоно-мест в грузовом поезде, формируемом на станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и следующем по расписанию. Время в пути такого поезда до Иркутска составит 5 сут 20 ч (сегодня это 9 сут 6 ч). В ОЖД надеются, что этот сервис должен привлечь на железную дорогу новых грузоотправителей.

Впрочем, несмотря на то, что некоторые грузовладельцы уже заинтересовались шаттлами, отказываться от автотранспорта в пользу железной дороги они пока не планируют. По словам заместителя директора по логистике пивоваренной компании «Балтика» Станислава Шиткова, сегодня клиентов интересует доставка «от двери до двери», но развивать зеленую логистику, то есть сокращать количество автотранспорта на дорогах, необходимо.

Специалисты ИПЕМ подсчитали, что уход грузов на шоссе может уже после 2015 г. привести к транспортному коллапсу - дополнительным 4,9 млн. рейсов грузовых машин на дорогах, что неблагоприятно скажется на экологической обстановке.

На Западе развивать зеленую логистику гораздо проще из-за установленных законодательством ограничений, а также в существовании различных более удобных железнодорожных сервисов, например, наличие грузовых высокоскоростных магистралей, связывающих несколько стран.

В России ответственных с точки зрения снижения воздействия на окружающую среду компаний пока не так много.

40. Эффективность логистики и конкурентоспособность России Транспорт Российской Федерации.-2013.-№1(44).-с.19-23

В статье сообщается о результатах исследований, проведенных Всемирным банком, связи уровня развития логистики с индексом глобальной конкурентоспособности и уровнем ВВП на душу населения. Показано положение России в рейтинге стран по индексу эффективности логистики. Особое внимание уделено необходимости совместных усилий государства и бизнес-структур для повышения эффективности использования транспорта.

41. Новости на внутреннем транспорте и в логистике.

Транспорт: наука, техника, управление. – 2013. - № 10. – с. 28-32

Глобализация в экономике и развитие международной торговли определяют необходимость интенсивного развития транспорта и логистики. Инновациям в этой области уделяется за рубежом большое внимание. Основные направления инновационного развития связаны с автоматизацией и роботизацией, внедрением новейших информационных технологий, проектированием и строительством новых и реконструкцией действующих складов и логистических центров. Инновационное развитие определяет актуальность научных исследований с целью создания более эффективных энергосберегающих технологий, создания новых видов подъемно-транспортного оборудования и транспортных систем.

За рубежом инновации в логистике тесно связаны со строительством новых и модернизацией действующих складов и логистических центров. Фирма Normann Logistik (Германия) завершила строительство нового высокостеллажного склада на предприятии по производству картона фирмы Soenen Golfkarton (Бельгия). Склад размерами 212×71×37 имеет вместимость 59 тыс. поддонов с грузом и может работать с производительностью до 300 поддонов/ч. Размеры поддонов могут быть от 1200×800 мм до 1800×2350 мм. Межстеллажные краны-штабелеры оборудованы телескопическими захватами для одновременного манипулирования двумя поддонами. Идентификация построена на основе радиочастотной технологии (RFID). На складе работает АСУ типа Hi LIS. Энергосберегающие технологии обеспечивают экономию энергии до 25%. Подвесная монорельсовая дорога соединяет склад с зоной погрузки готовой продукции.

Фирма-поставщик молочных продуктов Berchtesgadener Land Chiemgau eG (Германия) ввела в действие новый автоматический высокостеллажный склад. Новый склад соединен транспортной системой с производством и двумя ранее построенными складами. Новый склад был запроектирован и сооружен специализированной фирмой Normann Logistik GmbH (также Германия). На складе предусмотрены две температурные зоны: 4° и 15°С. Автоматизированное управление обеспечивает система Hi LIS_Eco. Специальная система энергосбережения обеспечивает 25% экономии энергии. Расчетная производительность склада составляет 250 поддонов/ч.

Фирма August Lucking GmbH & Co.KG (Германия) известна как поставщик кирпичей, блоков и других строительных изделий. Для упаковки готовой продукции предприятия установлено автоматическое упаковочное устройство типа Streh Hood M поставки фирмы Weimer (также Германия), которое упаковывает пакетированную на поддонах продукцию в растягивающуюся полимерную пленку. Такая технология упаковки на 20-30% экономичнее по расходу материалов и энергии, чем упаковка в терморастягивающуюся пленку.

42. Объединенная транспортно-логистическая компания появится в 2014 г.

Железные дороги мира.-2013.-№12.-обл.

В рамках второго Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый шелковый путь» (г. Астана) подписан план-график по созданию объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), которая должна стать основным инструментом реализации стратегических целей по переориентации контейнерного грузопотока с морского транспорта на железнодорожный в сообщении между Азией и Европой. Создание ОТЛК призвано обеспечить развитие транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана, России и Беларуси исходя из единых принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единой технологии и стандартов транспортно-логистических услуг на территории единого экономического пространства (ЕЭП). Это создаст условия для раскрытия транзитного потенциала Таможенного союза в коридоре Китай – Европа.

Проект экономически выгоден как акционерам, так и государствам ЕЭП. Согласно бизнес-плану общий объем перевозок ОТЛК к 2020 г. превысит 4 млн приведенных 6-метровых контейнеров. Доходы национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры к 2020 г. составят около 1,6 млрд долл. США. Кумулятивный вклад в ВВП стран ЕЭП к 2020 г., согласно прогнозам, достигнет 11,3 млрд долл. США, в том числе для России – почти 5 млрд долл., для Казахстана – 5,3 млрд долл., для Беларуси – около 1 млрд долл.

43. Развитие логистики на железных дорогах Индии.

Железнодорожный транспорт.-2014.-№1.-с.79

Железные дороги Индии (IR) в условиях роста спроса на грузовые перевозки уделяют особое внимание развитию логистики. При этом по мнению специалистов, упор должен быть сделан на четыре основных аспекта: формирование сети с комплексными транспортными и сопутствующими услугами, строительство современных грузовых терминалов, повышение производительности транспортного процесса, обеспечение инвестиций. Согласно стратегическому плану IR, сеть железнодорожных грузовых перевозок должна формироваться вокруг специализированных железнодорожных грузовых коридоров, обслуживаемых 20-30 скоростными дорогами, 150 фидерными линиями и 700 грузовыми терминалами. Предполагается также создание 15-20 логистических парков для переработки контейнеризированных и пакетированных грузов. Как считают эксперты IR, исключительно за счет повышения эффективности использования имеющихся основных фондов можно добиться роста производительности на 10%. Для дальнейшего же ее увеличения необходимы значительные инвестиции.

44. Новый этап в развитии транспорта и логистики за рубежом.

Транспорт: наука, техника, управление.-№12.-2014 г.-с.46-51

Изложены основные направления развития транспорта и логистики на современном этапе в странах Европы. Значительно активизировались научные

работы в области внутреннего транспорта и логистики. Это позволило создать новые виды оборудования, разработать инновационные технологии, на новой основе внедрять информатизацию в логистике.

Все большее применение находит за рубежом так называемая «облачная компьютеризация». Транспортные и логистические фирмы охотно внедряют такую технологию, поскольку это позволяет сократить текущие затраты, повысить эффективность управления и обеспечить более высокий уровень защиты информации.

Приведены примеры модернизации объектов логистики. Отмечена важность автоматизации, роботизации производственных процессов на складах и терминалах, внедрения современных информационных технологий.

45. Ресурсосбережение в логистических цепях.

Экология и охрана труда Вып.№9, 2013.- с.33-38

В качестве объектов оценки расхода материальных ресурсов в цепи логистики выступают объемы, затраты, эффективность использования, структура, экономия материалов, топлива, энергии, запасных частей. В зависимости от объектов оценки классифицируются и показатели.

Общие показатели охватывают объекты оценки в целом и определяют состояние расхода материальных ресурсов при анализе производственно-хозяйственной деятельности. Например, общая потребность в материальных ресурсах, стоимость переработки единицы груза, абсолютная экономия материальных ресурсов и др. Частные показатели характеризуют объекты оценки по отдельным видам ресурсов. Например, потребность в запасных частях, топливе, энергии, вспомогательных материалах, расход электроэнергии на один час работы оборудования, сроки использования.

Общие и частные показатели подразделяются на показатели, оценивающие затраты и использование материальных ресурсов в натуральном, стоимостном и относительном выражении (коэффициенты и индексы). Каждый характерный измеритель объединяет группу показателей - прямых и косвенных.

Прямые показатели характеризуют объекты оценки абсолютно - в натуральной или стоимостной форме, или относительно. Это, например, амортизационные расходы основных фондов или расходы на один час работы оборудования; срок его службы, абсолютная экономия ресурсов в отдельных цепях логистики или их звеньях; затраты на горючее, обтирочные и смазочные материалы, пар и сжатый воздух, силовую энергию.

Косвенные показатели, в свою очередь, подразделяются на основные и дополнительные. Основные оценивают степень использования материальных ресурсов как в натуральном и стоимостном выражении, так и с помощью ряда индексов и коэффициентов (например, нормативы оборотных средств на запасные части, тару и инвентарь; коэффициенты ремонтных и профилактических затрат, межремонтного обслуживания).

Дополнительные показатели характеризуют затраты и использование материальных ресурсов опосредованно через коэффициенты использования

парка оборудования, планового фонда времени работы оборудования; относительной экономии на амортизационных отчислениях за счет улучшения использования производственных фондов, складского оборудования и транспортных средств и др.

Разработка экономического механизма ресурсосбережения (ЭМР) осуществляется последовательно: намечаются основные направления деятельности, определяются условия и принципы функционирования ЭМР в виде исходных положений, вычленяются основные составные элементы, действенные производственные связи между ними, разрабатываются критерии оценки эффективности использования материальных ресурсов в цепи логистики.

В качестве исходных принципов функционирования ЭМР выдвигаются материальная заинтересованность работников при разграничении функций, комплексная оценка состояния экономии и рационального использования материальных ресурсов, а также в каждом звене цепи логистики.

В качестве основных элементов ЭМР выступают натуральный (движение материальных ресурсов); стоимостной (себестоимость выполненной работы); технический (технологическая подготовка производства); организационный (организационная подготовка производства); учетный (учет операций по расходу материалов); нормативный (система нормирования расхода материалов); контроля (качество выполняемой работы); экономический (поощрения и административные санкции); регламентирующий элемент (нормативная документация).

Функционирование ЭМР предопределяется его производственными связями (внешними и внутренними) и взаимосвязью элементов системы с принципами, факторами и критериями оценки деятельности. Эта взаимосвязь осуществляется, как правило, на формальной основе. Неформальные производственные связи не смогут обеспечить хорошего функционирования экономического механизма ресурсосбережения.

Взаимосвязь всех звеньев и составляющих ЭМР должна осуществляться в рамках общей цепи логистики по стоимостным и натуральным показателям движения материальных ресурсов. Все элементы системы должны взаимодействовать в реальном режиме функционирования.

46. Охтилев М. Ю., Павлов А. Н., Майданович О. В., Осипенко С. А.

Структурная надежность цепей поставок.

Интегриров. логистика Вып.1, Всероссийский институт научной и технической инфор 2011.- с. 6-8, 6

Предлагается логико-вероятностный и нечетко-возможностный подходы к моделированию, оцениванию и анализу структурной надежности цепей поставок. В статье показано использование генома сетевой структуры для оценивания структурной надежности цепи поставок. Приведены топологические свойства сетевой структуры цепи поставок, за которые отвечает геном

47. Прокофьева Т. А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России - стратегическое направление реализации транзитного потенциала.

Вестн. трансп. Вып.2, 2011.- с. 9-15

Иркутская область представляет собой сложную социально-экономическую систему, взаимодействующую с другими региональными системами как внутри страны, так и за ее пределами. Будучи одним из регионов России, располагаясь в центре ее азиатской части, Иркутская область является связующим звеном, с одной стороны, между европейской и азиатской частью страны, Сибирью и Дальним Востоком, а с другой - странами ЕЭС и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Экономико-географические, социальные и политические условия Иркутской области предъявляют повышенные требования к комплексному развитию всех видов транспорта. Ключевыми проблемами развития транспорта в регионе являются: Завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети (усиление Транссиба, завершение строительства и реконструкции БАМ, строительство участка Севсиба от Усть-Илимска в сторону Абалаково); Завершение реконструкции автомобильной дороги вдоль БАМ, строительство и реконструкция опорной магистральной сети автомобильных дорог, в том числе на севере Иркутской области и в зоне хозяйственного освоения БАМ; Создание необходимых условий для привлечения на МТК "Транссиб" международного транзитного грузопотока; Пополнение речного флота судами нового поколения, в т. ч. смешанного "река-море" плавания; Завершение реконструкции действующих аэропортов и замена устаревшего парка самолетов новыми типами воздушных судов; Создание на территории области опорной сети мультимодальных терминальных комплексов и логистических транспортно-распределительных центров, обеспечивающих ускорение и непрерывность транспортно-технологического процесса, внедрение логистического сервиса, соответствующего международным стандартам; Совершенствование системы транспортных тарифов, направленное на снижение себестоимости и повышение конкурентоспособности производимой в регионе продукции; Создание интегрированной региональной информационно-управляющей системы, основанной на новейших информационных и телекоммуникационных технологиях, обеспечивающей координацию и взаимодействие видов транспорта и других участников системы грузо- и товародвижения

48. Корчагин В. А., Шмырин А. М., Ризаева Ю. Н., Митина О. А. Окрестностное моделирование транспортных систем.

Фундам. исслед. Вып.4.- 2011.- с. 94-100

Предложены теоретические положения и алгоритм для решения задач вывоза и завоза грузов. Научно-прикладные результаты позволяют решать важную проблему повышения эффективности грузодвижения на территории региона при проектировании товаропроводящей системы

49. Якубович А. Н., Крикун С. Н. Моделирование развития транспортной системы Магаданской области.

Трансп.: Наука, техн., упр. Вып.3.- ВИНТИ, 2011.- с. 18-20, 5

РЖ N 11.08-31.46 Предлагаемый подход к имитационному моделированию процесса развития региональной автотранспортной сети позволяет в полной мере учесть все множество факторов, обуславливающих как единовременные затраты на изменение структуры дорожной сети, так и долгосрочный экономический эффект от данных изменений

50. Корчагин В. А., Шмырин А. М., Ризаева Ю. Н., Шмырина Т. А. Моделирование иерархической окрестной логистической транспортно-распределительной системы региона.

Наука, техн., упр. Вып.3.- ВИНТИ, 2011.- с. 15-18, 6

Рассмотрена модель иерархической окрестностной транспортно-распределительной системы. Предложен алгоритм поэтапной идентификации данной системы. В результате моделирования определяются оптимальные входные и выходные воздействия для каждого уровня иерархии и для всей системы в целом, обеспечивающие оптимальный режим функционирования логистической транспортно-распределительной системы региона.

51. Панасенко Е. В. Оптимизация цепочки поставок при импорте с использованием зарубежных складов.

Трансп. РФ, Вып.1, 2011.- с. 32-34

Описывается опыт реинжиниринга процесса поставок, осуществленного одной из российских компаний, которая занимается импортом товаров повседневного спроса и их дистрибуцией на территории РФ. Изменения коснулись управления запасами, складской логистики и технологии ВЭД. Результат работы позволил компании выйти в лидеры в своем секторе рынка

52. Мочалин С. М., Тунгушбаев Г.-С. Б. Приграничное экономическое сотрудничество и перспективы развития регионального рынка транспортно-логистических услуг.

Интегриров. логистика Вып.2, ВИНТИ, 2011.- с. 23-25, 2

Отмечается необходимость создания в регионах крупных логистических провайдеров, наделенных полномочиями по управлению грузовыми (входящими, выходящими и транзитными) потоками, по организации взаимодействия со всеми элементами регионального логистического комплекса. Как показывает зарубежный опыт работы логистических провайдеров, организация и управление на таком большом пространстве позволит значительно снизить транспортно-логистические издержки бизнеса. Однако для этого необходимо преодолеть различие интересов бизнес-структур, ясно показать цели и результаты, которые можно будет получить при согласованной деятельности транспортных, торговых стивидорских и др.

организаций региона. Низкий процент складских площадей современного уровня типа "А" и "В" является основным негативным фактором, который снижает привлекательность Омской области. Необходимо привлечение значительного объема инвестиций для проведения исследований, проектирования и строительства. Создание на территории Омской области крупного транспортно-логистического комплекса позволит не только полностью обеспечить потребность в таких услугах, но и привлечь инвестиции, создать новые рабочие места, что в перспективе обеспечит комфортное экономическое состояние Омской области. Качество и цена обслуживания Омским мультимодальным логистическим комплексом будет определяться масштабом охвата грузовых и пассажиропотоков, их объемами, издержками на функционирование и временем прохождения. Экономической точкой роста на первом этапе послужит крупный инвестиционный проект строительства современного международного аэропорта "Федоровка". Строительство аэропорта "Омск-Федоровка" предусмотрено долгосрочной целевой программой "Развитие объектов транспортной инфраструктуры Омской области (2010-2016 гг.)"

53. Миротин Л. Б., Некрасов А. Г., Соколов Б. В., Карташев А. В., Корчагин В. А., Гудков В. А. Транспортно-логистические системы нового поколения.

Вестн. трансп. Вып.4, 2011.- с. 19-25, 7 ил., 8

Современный подход к управлению жизненным циклом наукоемкой продукции выдвинул новые требования к процессу инноваций в транспортно-логистических системах (ТЛС). Создана новая теория и методология транспортно-логистических систем. Разработана теория и методология риск-менеджмента безопасности цепей поставок в локальных транспортно-логистических системах. Создана теория устойчивого управления структурой динамики информационных и транспортных систем. Разработаны методы и управленческие инструменты по обеспечению устойчивого обслуживания потребителей наукоемкой техники. Разработана современная теория и методы каталогизации наукоемкой продукции военно-технического назначения. Разработаны программно-аппаратные средства и информационные технологии в области каталогизации продукции военно-технического назначения. Разработана современная система электронного документооборота на основе RFID технологии в сфере наукоемкой продукции. Разработаны концепция и модели формирования терминального сервисного комплекса транспортно-логистического обслуживания. Создана методология экологически сбалансированного взаимодействия транспортных систем с окружающей средой. Разработана концепция и системные методы сервисного, гарантийного обслуживания и продвижения наукоемкой техники

54. Чернобровкина М. И., Майоров Д. К., Ковалев Ю. М. Влияние проблем логистики на инвестиционный климат в России.

Трансп. РФ, Вып.1, 2011.- с. 28-30

Рассматриваются проблемы логистики с точки зрения привлекательности России для иностранных инвесторов. Особое внимание уделяется концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации; дается оценка первым ее итогам, анализируются перспективы

55. Прокофьева Т. А., Сергеев В., Круглова О. В. Стратегические аспекты межорганизационной логистической координации и интеграции участников и партнеров логистического центра.

Логистика сегодня, Вып.2,2011.- с. 84-95

Статья посвящена проблеме согласования экономических интересов всех участников цепи поставок, проходящей через мультимодальный транспортно-логистический центр (МТЛЦ), на основе реализации функции межорганизационной логистической координации. Авторы рассматривают наиболее эффективные методы и модели обеспечения межорганизационной координации и интеграции участников и партнеров логистической системы доставки грузов, основанные на использовании 4PL-провайдеров как системных логистических интеграторов

56. Куренков П. В., Балалаев А. С., Забненков В. С. Систематизация функций логистических посредников на транспорте.

Логистика сегодня, Вып.3, 2011.- с. 184-192

Рассмотрена специфика задач в сфере транспортного обеспечения логистики. Рыночная экономика диктует новые принципы сотрудничества грузовладельцев и перевозчиков. Рассматриваются проблемы, возникающие в области организации перевозок, и обозначаются пути выхода из них

57. Гусев С. А. Развитие логистических систем.

Прикл. логистика, - Вып.5-6, 2011.- с. 19-22, 7

РЖ ВИНТИ N 11.11-31.34 Проведен анализ понятийного аппарата логистики применительно к логистическим системам. Приведена классификация логистических систем. Рассмотрены этапы эволюции логистики. Проведен сравнительный анализ операторов логистических услуг. Выделены современные подходы развития систем логистики

58. Соколов Б. В., Миротин Л. Б., Некрасов А. Г. Разработка и реализация методологии и методик совместного многокритериального синтеза и адаптивного управления созданием, применением и развитием функционально-устойчивых интегрированных транспортно-логистических и информационных систем нового поколения.

Вестн. трансп. Вып.6, 2011.- с. 25-30

Предлагаемая концепция создания и применения принципиально новых интегрированных транспортно-логистических систем (ИТЛС) базируется на

формировании и оптимизации целостной цепи создания добавленной стоимости как внутри предприятий, создающих конечную продукцию, так и на межорганизационном уровне для синхронизации их работы с работой предприятий, осуществляющих поставку сырья и комплектующих, а также реализующих эксплуатационные и сервисные функции

59. Кайгородцев А. А. Проблема выбора места размещения логистического распределительного центра. Существующие подходы к решению.

Современные проблемы транспортного комплекса России, Магнитогорск: МГТУ, 2011.- с. 39-48, 1 табл.

Обеспечение качественного логистического сервиса для продвижения товаров на рынок и оптимизация транспортно-складских затрат по их доставке потребителям возможны путем реализации стратегии организации сети распределительно-сервисных центров (РЦ) - мультимодальных терминально-логистических комплексов с развитой транспортной и складской инфраструктурой и унификацией логистических процедур. К тому же, внедрение РЦ в каналы распределения готовой продукции позволяет усилить эффект от интеграции поставщиков и потребителей при стимулировании функционирования гибких систем управления запасами на складах данных участников рынка

60. Николаева А. И., Сивак А. И. Передовые логистические технологии в международных перевозках.

Современные проблемы транспортного комплекса России, Магнитогорск: МГТУ, 2011.- с. 36-39

Рассматриваются современные логистические технологии, основные принципы их внедрения и преимущества использования

61. Чернышева С. В., Всероссийский институт научной и технической информации РАН . Информационное обеспечение транспортно-логистических цепей.

Интегриров. логистика Вып.5, 2011.- с. 3-9, 2 ил., 1 таб

Важным стратегическим ресурсом для транспортной логистики является логистическая информация. Информационное обеспечение позволяет наиболее эффективно реализовать цели бизнеса, оно нацелено на своевременность поставок и предотвращение нерациональных потерь ресурсов. Использование электроники приводит к снижению издержек транспортировки благодаря позитивному управлению информационными потоками, увеличению их скорости и координации. В зависимости от источника получения информации в пределах информационного обеспечения транспортной логистики выделяют внешнюю и внутреннюю информацию. К внутренней логистической информации относится информация о транспортных услугах, затратах, тарифах, методах транспортировки и поставки, к внешней - информация о рынках, конкурентах, потребностях клиентов, изменениях транспортного

законодательства. Объединенные в цепочку транспортно-логистические предприятия заинтересованы в получении верных и своевременных данных на всех уровнях управления. От полноты и точности информационных ресурсов в транспортной логистике зависит степень удовлетворенности запросов потребителей на перевозку. Для этого целесообразно обоснованно подходить к построению логистической информационной системы. Логистический подход необходим для предприятий, оказывающих транспортные услуги; сфера услуг должна функционировать таким образом, чтобы полностью удовлетворять потребности клиента

62. Сергеев В. И., Всероссийский институт научной и технической информации РАН. Процессный подход к анализу цепей поставок в разрезе эволюции SCOR модели.

Интегриров. Логистика, Вып.5, 2011.- с. 5-6, 1 ил., 4

Распространенная реализация процессного подхода к формированию и исследованию цепей поставок заложена в SCOR-модели. SCOR-модель (Supply Chain Operations Reference тонет) - "Рекомендуемая модель операций и цепях поставок" была разработана известной международной организацией - Советом по цепям поставок (The Supply-Chain Council - SCC') в целях более эффективного анализа, планирования и проектирования цепей поставок. Данная модель на сегодняшний день признается в качестве международного межотраслевого стандарта при планировании и управлении цепями поставок

63. Калиниченко З. Д., Всероссийский институт научной и технической информации РАН. Государственное регулирование и повышение эффективности функционирования транспортных логистических систем.

Интегриров. Логистика, Вып.6, 2011.- с. 17-18, 1

Развитие и внедрение механизма логистического управления постоянно связаны с привлечением резервов финансовых и всех других видов ресурсов. Известно, что они особенно значительны на стыках различных отраслей и, в первую очередь, для таких фондоемких и трудоемких, как отрасли производственной инфраструктуры, которые к тому же взаимодействуют не только между собой, но и с обслуживаемым производством. От эффективности их функционирования и достигаемой при этом экономии ресурсов во многом зависит успех экономической реформы, развитие рыночных отношений. Важнейшей составляющей государственной экономической политики становится координация и регулирование материалопотоков и связанных с ним и информационных и финансовых потоков. Государственная поддержка процесса товародвижения заключается в использовании целенаправленных экономических и организационных методов управления. Экономические методы воздействия на процессы товародвижения должны представлять собой в целом систему финансовых мер по рационализации этих процессов и сокращению связанных с ними затрат

64. Либерман А. Управление транспортными потоками в цепи поставок. Логинфо Вып.9, 2011.- с. 33-34.

Эффективное управление транспортными потоками позволяет в значительной мере снизить затраты компаний. Использование высвобождающихся ресурсов открывает возможность для дальнейшей экспансии на рынке, являясь прекрасным толчком для качественного развития бизнеса. Основными позициями КРІ для персонала при данном планировании должны стать выполнение графиков доставки, выполнение финансовых показателей доставки (затраты руб.кг и т.п.), минимум возвратов, контроль соответствия транспорта необходимым нормам, контроль и управление коэффициентов загрузки подвижного состава

65. Григорьев М. Н., Всероссийский институт научной и технической информации РАН. Логистическое планирование в цепях поставок. Интегриров. логистика Вып.5, 2011.- с. 7-8.

Классификация видов логистического планирования имеет, сложный комплексный характер: по уровням выделяют: стратегическое и оперативное планирование; по функциональным областям выделяют: планирование закупок, планирование производства, планирование продаж и т. д.; по срокам действия планов выделяют: стратегическое планирование, долгосрочное планирование, среднесрочное планирование, краткосрочное планирование; по степени детализации принимаемых решений выделяют: стратегические решения высшего уровня (миссия, корпоративная стратегия, бизнес-стратегия), логистическая стратегия, тактические логистические решения (годовые, в ряде случаев, квартальные логистические планы), операционные логистические решения (прежде всего краткосрочные логистические графики). С помощью стратегического планирования определяются цели и задачи логистической системы и находятся оптимальные способы их достижения. Детализация корпоративной стратегии осуществляется на тактическом и оперативном уровне. В дальнейшем для гарантированного выполнения поставленных задач необходимы контроль функционирования логистической системы и, если необходимо, внесение корректировок в ее деятельность

66. Гуламов А.А. Методика оценки воспроизводства основных производственных фондов железнодорожной компании. Изв. Петербург. ун-та путей сообщ. Вып.1.- 2011.- с. 257-266, 339-340.

Рассматривается методика воспроизводства основных производственных фондов и ее практическое использование для оптимизации воспроизводственного процесса основных фондов железнодорожной компании. Путем регрессионного анализа получена модель взаимосвязи и прогнозирования капитальных вложений железнодорожной компании

67. Леонтьев Р. Г., Пашнева Н. Е. Модели рынка пассажирских перевозок в пригородном и дальнем сообщениях на завершающем этапе железнодорожной реформы.

Трансп.: Наука, техн., упр. Вып.2.- 2011.- с. 18-30, 6.

Выявлены проектные модели рынка пригородных и дальних пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом (Минтранс России, июль 2010 г.). Сформулированы сравнительные особенности проектных моделей, отображающих рынок услуг железнодорожного транспорта общего пользования

68. Копылова О. А. Анализ спроса и предложения на рынке транспортно-логистических услуг России.

Современные проблемы транспортного комплекса России Магнитогорск: МГТУ, 2011.- с. 115-121, 6, с. 115-121, 6

Проанализирована ситуация и основные тенденции на рынке транспортно-логистических услуг, а также влияние факторов спроса на развитие логистики в России. Выявлен ряд проблем сдерживающих формирование рынка логистических услуг на региональном уровне. Актуальность исследования факторов спроса и предложения рынка транспортно-логистических услуг обоснована мировыми тенденциями глобализации, растущим интересом к аутсорсингу логистических функций российскими предприятиями

69. Корчагин В. А., Шмырин А. М., Ризаева Ю. Н., Шмырина Т. А. Моделирование иерархической окрестной логистической транспортно-распределительной системы региона.

Трансп.: Наука, техн., упр. Вып.3.- 2011.- с. 15-18, 6

Рассмотрена модель иерархической окрестностной транспортно-распределительной системы. Предложен алгоритм поэтапной идентификации данной системы. В результате моделирования определяются оптимальные входные и выходные воздействия для каждого уровня иерархии и для всей системы в целом, обеспечивающие оптимальный режим функционирования логистической транспортно-распределительной системы региона.

70. Развитие логистики за рубежом.

Управление перевозочным процессом. Логистика. Контейнеры Вып.№9, 2011.- с.11-17

2-6 мая 2011 г. в Ганновере (Германия) проходила международная выставка-ярмарка внутренней логистики CeMAT 2011. На выставке были широко представлены инновации на транспорте и в логистике. Значительное число экспонатов было посвящено вопросам защиты окружающей среды. В частности, фирма Swisslog представила новые энергосберегающие технологии. Фирма Jungheinrich (Германия) предложила компьютерную систему управления напольными средствами, которая ориентирована на оптимальное использование, например, вилочных погрузчиков, с минимизацией порожнего

пробега и наилучшим выполнением транспортных заказов или складских операций. При этом если в парке имеются транспортные средства разной грузоподъемности, то система управления в автоматическом режиме выбирает транспортное средство, необходимое для выполнения заказа с минимальным расходом энергии.

Экономия энергии в логистике является одним из важнейших направлений ее развития на современном этапе. Фирма Viastore Systems GmbH (Германия) предлагает комплексное решение по экономии энергоресурсов на складе или в логистическом центре на основе системы компьютерного управления с программным обеспечением viad@tWMS. Эта система может быть использована на складах с разной степенью автоматизации.

Концерн Demag предлагает широкий выбор подъемно-транспортного оборудования для внутренней логистики, работающего на основе современных энергосберегающих технологий. В частности, представляют интерес модульные конвейерные системы MCS, программные модули для экономного расхода электрической энергии Dematic IT Escodriv и другие предложения концерна.

71. Методы логистики ресурсосбережения как организационно-управленческие инструменты модернизации нефтегазохимического комплекса.

Менеджмент в России и за рубежом Вып.№5, 2011.- с.37-51

В статье отмечается, что с 1990-х годов в промышленной логистике активно развивается новое научное направление - логистика ресурсосбережения.

Эта наука изучает:

- методы организации и управления проектированием инновационной продукции с оптимальной ресурсоемкостью;
- методы организации и управления разработкой ресурсосберегающих производственных технологий и технологических систем для выпуска инновационной продукции;
- организационно-управленческие методы, способы и средства снижения материалоемкости, ресурсоемкости и энергоемкости продукции в промышленности и в сфере услуг;
- методы оптимального планирования, организации и управления техническим обслуживанием и ремонтом оборудования предприятий;
- методы оптимального планирования и управления потребностями в материалах, сырье и ТЭР при производстве продукции;
- методы организации оптимального водопотребления на производстве, минимизации сточных вод и организации замкнутого водооборота;
- методы структурно-процентного проектирования ресурсосберегающих экологически безопасных цепей поставок (ЦП), называемых "зелеными" ЦП.

Методы эколого-экономической оптимизации предприятий и ЦП позволяют определять оптимально допустимый уровень воздействия газовых и жидких выбросов предприятий, а также твердых отходов на различные, окружающие промышленное предприятие, природные системы (леса, атмосферу, гидросферу

и литосферу) при ограничениях на финансирование природоохранных мероприятий/

72. Мирошниченко О. Ф., Венедиктов Г. Л., Кочетков В. М., Пастухов С. С. Реализация экономико-математических моделей в автоматизированных системах управления рентабельностью пассажирских перевозок.

Вестн. НИИЖТ Вып.4.- 2011.- с. 33-39, 55, 56, 5

Одним из важнейших условий эффективного функционирования пассажирского комплекса является повышение рентабельности пассажирских перевозок в дальнем следовании. В этой связи на протяжении ряда лет ведутся отечественные разработки в направлении как минимизации расходов, так и увеличения доходности пассажирских перевозок на ж.-д. транспорте. В последнее время проводится также работа по изучению и оценке перспектив использования зарубежного опыта управления доходностью в авиации (Revenue Management, далее - RM). Настоящая статья базируется на выполненных в ОАО "ВНИИЖТ" разработках по созданию специализированных для ж.-д. транспорта экономико-математических моделей оптимизации тарифной политики и использования подвижного состава

73. Сапрыкин И. Г., Всероссийский институт научной и технической информации РАН. Экономические и правовые предпосылки организации корпоративного управления цепями поставок.

Интегриров. логистика Вып.6, 2011.- с. 21-22.

Логистическая координация цепей поставок определяет приоритеты управления в рамках логистической стратегии. При этом возникает вопрос о ее позиционировании. По общим правилам стратегическое управление корпорацией осуществляется на основе разработки и реализации корпоративной стратегии, содержательно структурируемой в соответствии с действующей организацией управления. В этой связи уместно отметить, что корпоративные образования представляют собой экономическую форму объединения юридических лиц на основе титула собственности, которым владеют и распоряжаются материнские (центральные) общества, контролирующие активы участников корпорации (группы) посредством владения их капиталом или его доминирующей долей

74. Кравец О.Я., Кулишенко В.С. Особенности программной реализации системы управления территориально распределительными потоками заявок

Сист. упр. и инф. технол. Вып.3.- 2011.- с. 280-285

Рассмотрены средства моделирования и оптимизации обслуживания запросов транспортной системой, предназначенные для составления расписания и плана перемещений объектов-исполнителей с помощью транспортных средств в географически распределенном предприятии, с учетом взаимного расположения филиалов и расстояний между ними.

75. Овермайер Людгер, Венц Кай, Фалькенберг Саша. Взаимодействующие разнонаправленные мелкомасштабные модули для интралогистических операций.

Логистика сегодня, Вып.5, 2011.- с. 280-293

Описаны варианты инновационной структуры интралогистической системы, состоящей из взаимодействующих мелкомасштабных модулей. Важное требование, предъявляемое к мелкомасштабному модулю, - функциональная гибкость, которая должна позволить формировать отдельные интралогистические решения. Таким образом, эти модули должны соединять в себе множество функций, чтобы обеспечить не только движение материалов, но и их сортировку распределение.

76. Балалаев А. С., Забненков В. С. Классификация транспортно-логистических участников рынка товародвижения.

Прикл. Логистика, Вып.5-6, 2011.- с. 23-30, библи.: 7

Процесс товародвижения включает значительное число операций материального и информационного характера, выполняемых как непосредственно грузовладельцем, так и привлеченными посредниками. При этом роль посредников-профессионалов в последнее время повышается. В различных странах становление транспортных организаций происходит по-своему, однако наблюдается общая тенденция в появлении транспортных компаний, выполняющих схожие функции независимо от страны, в которой они работают

77. Лукинский В. С., Одинцова Т. Н. К вопросу о классификации логистических потоков.

Интегриров. логистика Вып.6, ВИНТИ, 2011.- с. 2-3, 1 ил., библи.

Рассмотрена усовершенствованная классификация объектов логистики, которая позволяет учесть два типа основных потоков. Предложенный вариант является дискуссионным и требует развития и уточнения особенно с точки зрения основных потоков второго типа (терминология, классификация, определения, функции, специфические модели и методы и т. д.)

78. Гвилия Н. А. Влияние неопределенности на функционирование цепей поставок.

Интегриров. Логистика, Вып.5, ВИНТИ, 2011.- с. 8-9, 1 табл.

Неопределенность является одной из основных проблем, изучаемых в управлении цепями поставок. Возможности уменьшения неопределенности кроются как во внутренних, так и во внешних операциях логистики, поскольку все ее функциональные области потенциально подвержены неопределенности. Факторы неопределенности необходимо учитывать как на этапе планирования цепи поставок, так и на этапе реализации плана. Это существенно усложняет планирование работ в цепях поставок и повышает требования к гибкости

планов и разработке механизмов согласованных действий участников цепи поставок как в штатных, так и в нештатных ситуациях. По мере устранения (минимизации) неопределенности повышается продуктивность управления цепями поставок вследствие достигнутой экономики, поэтому минимизация неопределенности представляет собой ключевую цель управления цепями поставок. Неопределенность можно условно разделить на целенаправленные возмущающие воздействия (например, терроризм или атаки хакеров) и нецеленаправленные возмущающие воздействия (например, колебания спроса относительно прогноза). Задача эффективного управления цепью поставок состоит в обеспечении сбалансированности уровня управляющих воздействий и уровня возмущающих воздействий

79. Сергеев В. И. Формирование ключевых показателей эффективности (KPI) логистики в системе контроллинга фирмы.

Прикл. Логистика, Вып.12, 2011.- с. 3-12

Отмечается, что внедрение системы KPI логистики в структуре общей ССП дает компании следующие преимущества: формирование планов действий для реализации логистической стратегии; возможность измерить степень достижения стратегических целей логистики и оценки текущих операций; "прозрачное" управление логистическими бизнес-процессами службы логистики, которое дает возможность определить, какие бизнес-процессы необходимо усовершенствовать и как добиться наиболее эффективного распределения ресурсов для достижения нормативных значений показателей; повышение эффективности управления логистикой за счет возможности воздействовать на процессы именно в тот момент и на том этапе движения материального потока, когда это необходимо

80. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Модель и методика макроэкономической оценки товарной массы, находящейся в процессе перевозки.

Вестн. НИИЖТ Вып.2.- 2011.- с. 3-7, 47, 2 ил., 1

Рассмотрен макроэкономический аспект оценки стоимости товарной массы, находящейся в процессе перевозки, в рыночных условиях. Предложены модель и методика такой оценки, их использование проиллюстрировано на расчетном примере. Обоснованы направления повышения макроэкономического эффекта от перевозки товаров

81.Ташбаев Ы., Демин В. Развитие логистики в России: современная ситуация, прогноз на будущее, ключевые задачи и приоритеты компаний.

Логистика, Вып.2.- 2011.- с. 74-75

В конце 2010 - начале 2011 гг. Координационным советом по логистике было проведено традиционное ежегодное исследование логистики компаний в России. Материалы были представлены на пленарной сессии XIV Московского Международного Логистического Форума. В данной статье представлены основные результаты исследования

82. Краснощек А. Модель оценки потенциала безопасности.

Мир трансп., Вып.4.- 2011.- с. 114-117

При оценке потенциала экономической безопасности холдинга равноценны все основные факторы транспортной деятельности - производственный, финансовый, инвестиционный, социальный. Методика расчета модельных вариантов

83. Шапкин И. Н., Пересветов Ю. В., Самохвалов А. И. Имитационное моделирование материальных и транспортных потоков.

Ж.-д. трансп. Вып.12.- 2011.- с. 65-67, 6 ил.

Развитие транспортного комплекса тесно связано с широким внедрением инновационных технологий. С их помощью можно минимизировать трудовые затраты, сократить влияние на рабочий процесс человеческого фактора, оценить и выбрать оптимальный вариант действий в различных ситуациях. Разработка на этой основе и применение имитационных моделей, позволяющих в виртуальном пространстве оценить различные управленческие решения, дает возможность значительно сократить расходы и создавать благоприятные условия для внедрения новых интеллектуальных технологий управления материальными потоками, пассажиропотоками, эксплуатационными и ремонтными работами

84. Киселева А. А. Интегрирующая функция логистики.

4 Всероссийская научно-практическая конференция "Современные железные дороги: достижения, Волгоград: , 2011.- с. 46-48, с. 46-48

Интеграция является основным элементом транспортно-логистической стратегии. Существуют такие факторы, как рыночная неопределенность; падающий по различным причинам спрос; обострение проблемы реализации товаров; многочисленные осложнения на пути движения товара к потребителю, которые стимулируют развитие интеграционных процессов, а основным мотивом интеграции становится усиление конкуренции. Интеграционный эффект достигается путем применения современных информационных и транспортных технологий для совместного использования необходимой информации всеми партнерами логистических цепей и каналов. Это подразумевает высокую степень обмена данными между партнерами в режиме реального масштаба времени. Решающими факторами осуществления всех логистических процессов является информация как основной производственный фактор и ее интегрирование материальным потоком. Для полного и адекватного отражения информации на всех уровнях логистического процесса управления необходимо создать эффективно действующую коммуникационную систему, отражающую движение материальных потоков от заключения контракта до момента потребления продукта

85. Панина М. П. Способы определения базовых потребностей в подвижном составе для перевозки пассажиров в дальнем следовании.

Вестн. трансп. Поволжья Вып.1.- 2011.- с. 50-57, 3, 2 ил.

С целью повышения эффективности использования подвижного состава рассматриваются способы определения ядра пассажирского поезда. Расчет основан на имитации регулярной составляющей населенности поезда с использованием методов математического моделирования, реализованных в среде программирования MATLAB

86. Еремеев А. П., Ковалев С. М. Темпоральные и нечетко-темпоральные модели в интеллектуальных системах управления перевозочными процессами.

Вестн. РГУПС Вып.3.- 2011.- с. 72-80, 2 ил., биб

Описаны примеры темпоральных и нечетко-темпоральных моделей, которые могут быть положены в основу построения интегрированных интеллектуальных систем для железнодорожного транспорта. Благодаря наличию общей основы для осуществления временных рассуждений данный класс моделей может быть интегрирован в единую гибридную систему, обеспечивающую их взаимозаменяемость и адаптируемость к внешним условиям. Определенные работы в этом направлении проводятся в РостФ НИИАС и в МЭИ на кафедре "Прикладная математика" в рамках выполнения совместных проектов "Оптимизация процессов управления грузопотоками на сортировочных горках посредством интеграции интеллектуальных технологий в системы горочной автоматизации"

87. Хаирова С. М. Использование концепций логистики и инновационного подхода в управлении при формировании региональной транспортно-логистической системы.

Вестн. СибАДИ Вып.4.- 2011.- с. 85-88

В условиях нарастания интеграционных процессов ключевые резервы адаптации и развития организаций дорожно-транспортного комплекса региона заключаются в использовании инструментария концепций логистики. Логистизация управления потоковыми процессами необходима для формирования региональной транспортно-логистической системы

88. Данезе Памела, Романо Пьетро. Двусторонняя интеграция цепей поставок и эффективность предприятия.

Логистика сегодня, Вып.6, - 2011.- с. 330-345

Рассматривается, каким образом двусторонняя интеграция цепей поставок влияет на эффективность деятельности предприятия. Проанализировав данные, полученные в ходе анкетирования представителей более чем 200 компаний, пришли к выводу о том, что существует связь между интеграцией с поставщиками, интеграцией с клиентами и результативностью компании.

89. Стороженко С.С. Логистические императивы формирования и развития инфраструктуры железнодорожной транспортной системы.

Экон. и упр., Вып.12.- 2011.- с. 78-81

Статья посвящена проблемам построения логистической инфраструктуры ж.-д. транспортной системы. В ней производится анализ современного состояния инфраструктуры железнодорожного транспорта и государственных стратегий ее развития; формируется концептуальное представление о роли логистических центров в функционировании ж.-д. транспортной системы; определяются требования к проектированию этих центров на принципах логистики.

90. Николаева А. И., Сивак А. И. Передовые логистические технологии в международных перевозках.

Современные проблемы транспортного комплекса России, Магнитогорск:, 2011.- с. 36-39, с. 36-39

Рассматриваются современные логистические технологии, основные принципы их внедрения и преимущества использования

91. Сай В. М., Сизый С. В., Вихарев С. В., Варанкина К. А. Организация содержания транспортной инфраструктуры в сетях с разделенными интересами с применением математической теории автоматов.

Вестн. УрГУПС Вып.3.- 2011.- с. 42-53, 1 ил., 9

РЖ ВИНТИ N 12.07-11E.115 В результате реформирования компании ОАО "РЖД" структурные подразделения, обслуживавшие ж.-д. инфраструктуру, были выведены из ее организационной структуры. Инфраструктура и хозяйствующие субъекты, поставляющие продукцию и оказывающие услуги, оказались в разных организационно-правовых полях, что привело к разделению их интересов

92. Волков В.Д., Герами В.Д., ВИНТИ РАН. Системно-операционные основы логистики и управления цепями поставок.

Интегриров. Логистика, Вып.2,- 2011.- с. 6-10, 12

Представлены результаты научных исследований кафедры "Логистика" МАДИ (ГТУ) по формализации парадигмы логистики, логистической концепции, информационных и транспортных логистических технологий и модулей

93. Уваров С. А., ВИНТИ РАН. Технологический детерминизм и организация возвратных потоков в цепях поставок.

Интегриров. логистика Вып.2. 2011.- с. 11-14, 9

Рассматривается процесс формирования возвратных потоков в логистических системах. Показаны экологические, организационные и технологические аспекты этого процесса. Автор предлагает собственную схему логистики возвратных потоков в цепи поставок.

94. Копылова О. А. Анализ спроса и предложения на рынке транспортно-логистических услуг России.

Современные проблемы транспортного комплекса России, Магнитогорск:, 2011.- с. 115-121, 6, с.

Проанализирована ситуация и основные тенденции на рынке транспортно-логистических услуг, а также влияние факторов спроса на развитие логистики в России. Выявлен ряд проблем сдерживающих формирование рынка логистических услуг на региональном уровне. Актуальность исследования факторов спроса и предложения рынка транспортно-логистических услуг обоснована мировыми тенденциями глобализации, растущим интересом к аутсорсингу логистических функций российскими предприятиями

95. Тарасов О. В. Анализ и оценка кредитного риска контрагента на рынке транспортных услуг по перевозке сырья и материалов.

Современные проблемы транспортного комплекса России, Магнитогорск:, 2011.- с. 150-155

Проведены анализ и оценка кредитного риска контрагента на рынке транспортных услуг по перевозке сырья и материалов. Сформирована методика оценки данного вида риска. Разработаны методы его снижения

96. Арменпак Сурен Чибухчян. Основные предпосылки развития логистики в Армении и проблемы отрасли.

Логистика Вып.1.- 2012.- с. 34-35, 1

РЖ ВИНТИ N 12.08-31.13 Рассматриваются вопросы развития логистики в Армении, организации международных логистических центров и свободных экономических зон. Особое внимание уделяется вопросам подготовки кадров

97. Лебедев Е. А., Всероссийский институт научной и технической информации РАН. Информационно-технологическое координирование логистики региона.

Трансп.: Наука, техн., упр. Вып.11.- 2011.- с. 65-67, 1 ил., 3

Рассмотрены: региональная логистическая система и факторы, затрудняющие формирование механизма логистического управления, на примере конкретного грузового терминала. Разработан алгоритм уведомительно-разрешительного регулирования транспортного потока, как элемента логистики региона

98. Левиков Г. А. О транспортной логистике.

Вестн. трансп. Вып.4, 2012.- с. 5-9

Логистика становится все более сложной, превратившись в жизненно важный фактор конкурентоспособности компаний. В настоящее время с помощью логистических операций можно контролировать всю цепочку поставок с беспрецедентной точностью. При этом необходимость в специальных знаниях, опыте и оборудовании привели к тому, что все больше компаний предпочитают поручить выполнение своих логистических операций другим организациям

99. Некрасов А. Г. Событийный подход в транспортно-логистических системах.

Ж.-д. трансп., Вып.6.- 2011.- с. 65-68, 3 ил.

Рассмотрены вопросы: типы процессов и моделей в транспортно-логистических системах (ТЛС); функционирование ТЛС как процесс взаимодействия объектов; информационная модель объектов и процессов в сети поставок

100. Дэльз С. Логистические подходы к оценке эффективности логистических схем доставки экспортного зерна.

Логистика, Вып.8.- 2011.- с. 44-46, 4 ил., 3

Рассмотрены вопросы логистического подхода моделирования перевозок экспортного зерна повагонными и маршрутными отправлениями между кластерными грузоформирующими узлами и морскими портами

101. Методика формирования энергоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры.

Бюллетень транспортной информации, Вып.№5, - 2012.- с.26-30

В статье рассмотрена проблема размещения элементов транспортно-логистической инфраструктуры, как объектов энерго- и ресурсосбережения при обслуживании грузопотоков. Исследованы существующие подходы к решению задачи выбора месторасположения объектов логистической инфраструктуры и проанализировано влияние факторов рыночной среды на размещение логистических центров. Предложена методика формирования энергоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры, основанная на учете влияния выявленных факторов рыночной среды.

102. Калиниченко З. Д. Государственное регулирование и повышение эффективности функционирования транспортных логистических систем.

Интегриров. Логистика, Вып.6, ВИНТИ, 2011.- с. 17-18, 1

Развитие и внедрение механизма логистического управления постоянно связаны с привлечением резервов финансовых и всех других видов ресурсов. Известно, что они особенно значительны на стыках различных отраслей и, в первую очередь, для таких фондоемких и трудоемких, как отрасли производственной инфраструктуры, которые к тому же взаимодействуют не только между собой, но и с обслуживаемым производством. От эффективности их функционирования и достигаемой при этом экономии ресурсов во многом зависит успех экономической реформы, развитие рыночных отношений. Важнейшей составляющей государственной экономической политики становится координация и регулирование материалопотоков и связанных с ним и информационных и финансовых потоков. Государственная поддержка процесса товародвижения заключается в использовании целенаправленных экономических и организационных методов управления. Экономические методы воздействия на процессы товародвижения должны представлять собой

в целом систему финансовых мер по рационализации этих процессов и сокращению связанных с ними затрат

103. Либерман А. Управление транспортными потоками в цепи поставок. Логинфо, Вып.9, 2011.- с. 33-34

Эффективное управление транспортными потоками позволяет в значительной мере снизить затраты компаний. Использование высвобождающихся ресурсов открывает возможность для дальнейшей экспансии на рынке, являясь прекрасным толчком для качественного развития бизнеса. Основными позициями КРІ для персонала при данном планировании должны стать выполнение графиков доставки, выполнение финансовых показателей доставки (затраты руб.кг и т.п.), минимум возвратов, контроль соответствия транспорта необходимым нормам, контроль и управление коэффициентов загрузки подвижного состава

104. Григорьев М. Н. Логистическое планирование в цепях поставок. Интегриров. Логистика, Вып.5, ВИНТИ, 2011.- с. 7-8

Классификация видов логистического планирования имеет, сложный комплексный характер: по уровням выделяют: стратегическое и оперативное планирование; по функциональным областям выделяют: планирование закупок, планирование производства, планирование продаж и т. д.; по срокам действия планов выделяют: стратегическое планирование, долгосрочное планирование, среднесрочное планирование, краткосрочное планирование; по степени детализации принимаемых решений выделяют: стратегические решения высшего уровня (миссия, корпоративная стратегия, бизнес-стратегия), логистическая стратегия, тактические логистические решения (годовые, в ряде случаев, квартальные логистические планы), операционные логистические решения (прежде всего краткосрочные логистические графики). С помощью стратегического планирования определяются цели и задачи логистической системы и находятся оптимальные способы их достижения. Детализация корпоративной стратегии осуществляется на тактическом и оперативном уровне. В дальнейшем для гарантированного выполнения поставленных задач необходимы контроль функционирования логистической системы и, если необходимо, внесение корректировок в ее деятельность

105. Сергеев В. И. Процессный подход к анализу цепей поставок в разрезе эволюции SCOR модели.

Интегриров. логистика Вып.5, ВИНТИ, 2011.- с. 5-6, 1 ил., 4

Распространенная реализация процессного подхода к формированию и исследованию цепей поставок заложена в SCOR-модели. SCOR-модель (Supply Chain Operations Reference тонет) - "Рекомендуемая модель операций и цепей поставок" была разработана известной международной организацией - Советом по цепям поставок (The Supply-Chain Council - SCC') в целях более эффективного анализа, планирования и проектирования цепей поставок. Данная

модель на сегодняшний день признается в качестве международного межотраслевого стандарта при планировании и управлении цепями поставок

106. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М., Зацепин А. Формирование макрологистических платформ на основе кластерного подхода.

Вестн. трансп., Вып.6, 2011.- с. 8-17

Тенденции последних лет свидетельствуют, что наиболее успешной формой ведения бизнеса в ряде отраслей, взаимосвязанных производств и в сфере услуг являются крупные холдинги и транснациональные корпорации. Следующий уровень интеграции предприятий и других хозяйствующих субъектов - формирование кластеров. Кластер - это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества, как отдельных компаний, так и кластера в целом

107. Титюхин Н. Логистика - инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России.

Логинфо, Вып.1-2, 2011.- с. 9-13

Привлечение на российскую транспортную сеть внешнеторговых грузов связано с построением транспортно-логистической системы на основе модернизации существующей транспортной инфраструктуры и внедрения логистических подходов управления в систему взаимодействия всех участников цепочки поставок, на основе равноправного доступа к информации о товародвижении. В государствах Балтии, Украины, Китая и др. всячески стимулируется привлечение грузопотоков в свои порты и железные дороги, в то время как российские порты пока предлагают неконкурентные сервис и цены на услуги

108. Чеботаев А., Каптылкин С. Специализация в производственно-транспортных логистических цепях.

Интегриров. логистика Вып.2, ВИНТИ, 2011.- с. 5-6

Предложена децентрализация корпоративных логистических поставок, которая будет способствовать институциональным преобразованиям, направленным на упорядочение в социально-рыночной среде страны путем формирования новых конкурентоспособных "мелких" субъектов рынка. В то же время, при выборе логистом-менеджером вариантов следует иметь в виду, что процесс специализации производства приводит к росту объемов перевозок и технологическим сдвигам в транспортном обслуживании: требуются меньшие партионности контейнерных поставок при более высокой сохранности продукции, а сроки доставки должны обеспечить гарантированную поставку к определенному времени сборки, минуя складские емкости сборочного предприятия. Для этого нужны соответствующие резервы пропускных и провозных способностей путей сообщения

109. Ташбаев Ы., Демин В. Развитие логистики в России: современная ситуация, прогноз на будущее, ключевые задачи и приоритеты компаний. Логистика, Вып.2.- 2011.- с. 74-75

В конце 2010 - начале 2011 гг. Координационным советом по логистике было проведено традиционное ежегодное исследование логистики компаний в России. Материалы были представлены на пленарной сессии XIV Московского Международного Логистического Форума. В данной статье представлены основные результаты исследования

110. Стороженко С. С. Логистические аспекты реорганизации железнодорожного транспорта.

Логистика - евразийский мост. Материалы 6 Международной научно-практической конференции, Красноярск, 2-3 марта, 2011. Ч. 2 Красноярск: КрасГАУ, 2011.- с. 57-63, 3 ил. Том 2

Дается оценка состояния железнодорожного транспорта. Раскрываются логистические особенности реорганизации железнодорожного транспорта в современных условиях

111. Дорофеев А. Тренды развития транспортной логистики.

Логистика, Вып.2.- 2011.- с. 21-23

Эффективное управление логистикой невозможно без информационного обеспечения, которое обусловило быстрый документооборот и единое информационное пространство. Появление персональных компьютеров в 80-х годах прошлого века совершило настоящий переворот в логистике. Однако, внедрение информационных систем, в первую очередь коснулось, например, подразделений, занимающихся обработкой заказов, диспетчеризацией и некоторых других. Непосредственно транспортные отделы или компании довольно длительное время не были затронуты автоматизацией операционной деятельности. Однако, в настоящее время в связи с укрупнением транспортных компаний на Западе, а также с ростом цен на топливо, значительно возрос интерес к fleet management системам, которые обеспечивают эффективное управление перевозками

112. Левин С.Б. Морфологическая модель технико- экономического обоснования транспортных терминально-логистических комплексов.

Наука и техн. трансп. Вып.3.- 2011.- с. 98-102

Представлена укрупненная классификация пространства состояний реализации объекта терминально-логистического комплекса, а также детализация укрупненной классификации факторов.

113. Покровская О.Д., Воскресенский И.В. Алгоритмизация комплексного расчета параметров терминальной сети региона.

Трансп. Урала Вып.1.- 2011.- с. 10-13, 3 ил., 4

Статья посвящена алгоритмизации комплексного расчета параметров терминальной сети региона. Разработаны подробные блок-схемы принятия решений по формированию в регионе терминальной сети и расчета ее основных параметров. В основу формальной процедуры положено впервые полученное единое математическое выражение, обеспечивающее расчет показателей параллельно по авто- и железнодорожному транспорту. Разработанные алгоритмы использованы при создании программного обеспечения для ЭВМ по принятию решений при формировании терминальной сети региона

114. Покровская О.Д., Воскресенский И.В. Формализация задачи комплексного расчета параметров терминальной сети региона.

Трансп. Урала Вып.1.- 2011.- с. 6-9, 3

Статья посвящена разработке формализованного выражения задачи формирования терминальной сети в регионе. Формализована задача комплексного расчета параметров терминальной сети при формировании последней в регионе. Представлена целевая функция минимизации суммарных затрат на обслуживание перевозки в количественном (стоимостном) аспекте при создании терминальной сети в регионе. С учетом требования целевой функции разработана вычислительная процедура на основе единого математического выражения определяемых экономических показателей по автомобильному и железнодорожному транспорту

115. Методы формирования и реализации стратегии транспортно-логистических комплексов и принципы их моделирования.

Прикл. логистика Вып.7,- 2011.- с. 33-34

Учитывая принципы построения ТЛК, их структуру, целесообразно использовать для их формализованного описания многоуровневые модели. Создание ТЛК предполагает развитие интеграционных связей с потенциальными партнерами, в числе которых могут выступать и конкуренты (различные виды транспорта, экспедиторские структуры и др.). Для повышения устойчивости функционирования транспорта в настоящее время необходимо решить задачи по сокращению расходов, совершенствованию управления перевозочным процессом, обоснованию нормативов трудовых, финансовых и материальных ресурсов. Особое значение в условиях конкуренции имеет поиск новых форм интеграции железнодорожного и других видов транспорта, таможенных органов, экспедиторов, грузовладельцев и иных участников логистической цепи доставки грузов

116. Комаров А.А. Организация перевозок на основе принципов инженерной логистики как фактор повышения конкурентоспособности российского транспорта.

Груз. и пассажир. автох-во Вып.6.- 2011.- с. 56-59

Изложены рекомендации, необходимые для реализации правительственных программ, утвержденных президентом и премьер-министром страны, направленных на развитие транспортной системы России

117. Курочкин Д. В. Логистика грузовых железнодорожных перевозок и ее особенности в республике Беларусь.

Логистика сегодня, Вып.5, 2012.- с. 308-314

Дано определение логистики грузовых железнодорожных перевозок, указаны объект, предмет и задачи данного направления транспортной логистики. Анализируются проблемы и перспективы логистики грузовых железнодорожных перевозок в Республике Беларусь.

118. Титюхин Н. Логистика - инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России.

Логинфо, Вып.1-2, -2011.- с. 9-13

Привлечение на российскую транспортную сеть внешнеторговых грузов связано с построением транспортно-логистической системы на основе модернизации существующей транспортной инфраструктуры и внедрения логистических подходов управления в систему взаимодействия всех участников цепочки поставок, на основе равноправного доступа к информации о товародвижении. В государствах Балтии, Украины, Китая и др. всячески стимулируется привлечение грузопотоков в свои порты и железные дороги, в то время как российские порты пока предлагают неконкурентные сервис и цены на услуги

119. Резер А. В. Логистические провайдеры.

Ж.-д. трансп. Вып.8.- 2012.- с. 58-62, 4 ил.

Российский рынок логистических услуг сегодня динамично развивается и стремится к западным современным стандартам. Очевидно, что вместе с этими стандартами приходят и западные определения, термины и аббревиатуры. Зачастую именно они становятся причиной непонимания между заказчиками и поставщиками услуг. С одной стороны, теме логистического аутсорсинга в последнее время уделяется очень много внимания. С другой, для многих практикующих логистов до сих пор остается непонятным различие, например, между 3PL- и 4PL-провайдерами, а также целесообразность использования их услуг. Ситуация усугубляется еще и тем, что компаний, которые действительно могли бы работать на таком уровне в России, единицы, а организации, заявляющие о себе как о 3PL-провайдерах, по тем или иным причинам не соответствуют требованиям потенциальных заказчиков

120. Проскурнин Д. С. Логистические методы выбора видов транспорта с помощью качественных показателей.

12 Научно-практическая конференция "Безопасность движения поездов", Москва, 20-21 окт., 20 М.: , 2011.- с. XI37-XI38, с. XI37-XI38

Отмечается необходимость выделения трех наиболее важных критериев при выборе рационального способа транспортировки: во-первых, заинтересованность и в сроках и стоимости доставки, во-вторых, характеристики груза, его объем и стоимость, в-третьих, наличие видов транспорта и их характеристика. С помощью логистики должно быть обеспечено безотказное функционирование товародвижения в цепях поставок, образуя при этом некий полезный эффект у потребителя. Следовательно, в результате функционирования логистических цепей поставок складывается полезный эффект у клиентуры, который в свою очередь образуется из набора разнообразных потребительских свойств логистики. "Хорошая" логистика у тех логистических служб, которые предоставляют наиболее широкие возможности по удовлетворению требований потребителей. Так как полезный эффект связан и с соответствующими затратами, то можно предположить, что в конкурентных условиях потребители логистических услуг отдадут предпочтение таким видам услуг, у которых отношение предоставляемого полезного эффекта к затратам на его осуществление будет максимальным по сравнению с конкурентами. Конкурентная борьба между логистическими фирмами будет определяться качеством предоставляемых услуг, а конкретно за счет безотказности. Безотказность логистических услуг - это совокупность определенного набора свойств процесса товародвижения, обеспечивающих удовлетворение требований потребителя. Среди основных качественных свойств логистических услуг можно выделить: партийность; гибкость поставок; сохранность; скорость (срочность); регулярность; гарантированность. Количество оказываемых услуг может быть, с учетом потребительских свойств, больше или меньше в зависимости от требований обслуживаемой клиентуры.

121. Кизим А., Селезнева С. Городская логистика на основе интеллектуальных транспортных систем.

Логистика, Вып.7.- 2012.- с. 30-34, 2 табл., 1

В статье освещается понятие городской логистики, определяются объекты в системе управления логистики территории. Развитие логистики территории рассматривается с позиции внедрения интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на региональном уровне и построения их архитектуры в масштабах страны. С практической точки зрения это подразумевает использование передовых технологий, развитую транспортно-логистическую инфраструктуру, объединение усилий органов власти и частного бизнеса.

122. Самотаев А. А., Петров М. Б., Дорошенко Ю. А. Системная оценка эффективности транспортных перевозок на Свердловской железной дороге.

Трансп. Урала Вып.1.- 2012.- с. 75-81

С помощью специально разработанного статистического алгоритма системного анализа рассмотрены статистические закономерности структурных взаимодействий в системе показателей отправления и прибытия

агрегированных грузов на отделениях Свердловской железной дороги. На основании построенных моделей и их анализа доказано наличие зависимости, формирующей структурные элементы, что позволяет говорить о наличии системы показателей, отражающих систему потоков массовых грузов между районами тяготения отделений дороги. Предложенный методический подход дает возможность установить отношения причинности в формировании закономерностей конфигурации и мощности потоков, т. е. использовать железнодорожную статистическую отчетность для получения достоверной информации о межтерриториальных связях по поставкам, образующим грузопотоки. В терминах статистических показателей выявлены "проблемные" потоки и потоки, наиболее значимые для поддержания системного единства изучаемого полигона. Разработанный подход позволяет не только обнаружить проблемные точки на отделениях железной дороги при перемещении грузов, но и дает возможность управлять эффективностью потоков с помощью моделей подсистем, улучшая их состояние, что расширяет сферу применения используемого класса моделей

123. Алибеков Б. И. Оптимальное размещение и развитие структурированных объектов региональной транспортной системы.

Трансп.: Наука, техн., упр. Вып.2.-, ВИНТИ, 2012.- с. 3-8

Рассматриваются модели оптимального размещения и развития структурированных объектов региональной транспортной системы и организации и управления объектами в процессе их динамического функционирования. Показано, что большинство детерминированных моделей развития транспортного комплекса региона сводятся к нелинейным задачам размещения производства и моделям динамического программирования

124. Некрасов А. Г. Событийный подход в транспортно-логистических системах.

Ж.-д. трансп. Вып.6.- 2011.- с. 65-68, 3 ил.

Рассмотрены вопросы: типы процессов и моделей в транспортно-логистических системах (ТЛС); функционирование ТЛС как процесс взаимодействия объектов; информационная модель объектов и процессов в сети поставок

125. Дэльз С. Логистические подходы к оценке эффективности логистических схем доставки экспортного зерна.

Логистика, Вып.8.- 2011.- с. 44-46, 4 ил., 3

Рассмотрены вопросы логистического подхода моделирования перевозок экспортного зерна повагонными и маршрутными отправлениями между кластерными грузоформирующими узлами и морскими портами

126. Бровкина Л. А. Модель прогнозирования объемов перевозок грузов. Процессы управления и устойчивость СПб: , 2011.- с. 436-439

Данная работа посвящена построению математической модели прогнозирования объемов перевозок грузов. Исходным материалом для задачи является некоторый набор о данных о процессе, полученный через равные промежутки времени - временной ряд. В общем случае временной ряд рассматривается как смесь четырех составляющих: 1) тренда или систематического движения, 2) колебания относительно тренда, 3) сезонной компоненты, 4) остатка или несистематического случайного компонента

127. Клименко В. Развитие логистической инфраструктуры и логистических технологий перевозок в транспортном комплексе РФ. Логистика, Вып.9.- 2012.- с. 35-39, 4

В рамках транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. автор предлагает проект развития логистической инфраструктуры и логистических технологий в транспортном комплексе страны

128. Нестеров С. Развитие региональной логистики в Центрально-Черноземном Регионе. Логистика, Вып.9.- 2012.- с. 32-34, 5 ил., 7

Представлена и проанализирована информация о развитии транспортно-логистической системы в Центрально-Черноземном регионе и в Воронежской области. Рассмотрены основные тенденции и перспективы развития рынка транспортной и складской логистики. Выявлены основные факторы, влияющие на развитие, и обозначены пути решения проблем, остро стоящих перед транспортно-логистической системой региона

129. Клименко В. В. Взаимодействие государства и бизнеса при формировании объектов логистической инфраструктуры. Логистика сегодня, Вып.1, 2012.- с. 12-20

Статья посвящена анализу формирования объектов логистической инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства. Автор стремится показать роль государства и частного бизнеса, а также описать основные принципы при формировании логистических центров в транспортных узлах регионов и предлагает функциональную модель таких центров.

130. Некрасов А. Г. Риск-ориентированная платформа менеджмента безопасности цепей поставок на транспорте. Трансп.: Наука, техн., упр. Вып.9.- ВИНТИ, 2011.- с. 11-13

Рассматриваются вопросы развития методологии комплексной безопасности цепей поставок на базе риск-ориентированной платформы качества. Излагаются новый взгляд на построение и критерии систем управления цепями поставок, которые учитывают базовые требования международных стандартов ИСО 28000, ИСО 9001, интегрированных между собой. Ориентация на интегрирование различных звеньев цепи поставок с использованием универсального механизма менеджмента безопасности являются новым

инструментом функционирования в условиях кризиса. Цикл PDCA рассматривается в качестве механизма, ориентированного на все этапы управления риском и поддерживается системой управления событиями в цепи поставок. Эффективной формой реализации стандарта ИСО 28000 может служить применение "рекомендуемой практики" как более гибкой формы постоянного совершенствования систем менеджмента цепей поставок

131. Реалии азиатского рынка логистики.

Логинфо Вып.4, 2012.- с. 8-19

РЖ ВИНТИ N 13.02-31.34 За последние годы Азия - крупнейший развивающийся рынок мира - переживает значительный подъем. Азиатский рынок логистики и сети поставок, хотя и отстает от этих темпов, может изменить ситуацию в целом. Эксперты предполагают, что одной из основных, определяющих тенденций будет область интегрированной контрактной логистики и аутсорсинга

132. Железнов Д. В., Банщикова А. А. Выбор направления модернизации объекта региональной транспортной системы.

Бюл. трансп. инф. Вып.7.- 2012.- с. 34-40, 5

Приведен алгоритм выбора направления и определения коэффициента эффективности инвестиций в модернизацию объекта региональной транспортной системы на основе имитационной модели

133. Трушкин Д. С., Пиастро Г. П. Имитационное моделирование одного класса задач логистики для планирования грузовых перевозок.

Логистика и упр. цепями поставок, Вып.5.- 2011.- с. 43-54, 100-101

Разработана и исследована имитационная модель процесса грузовых перевозок в логистической системе складов погрузки-выгрузки. Выполнена постановка оптимизационной задачи, которая сводится к определению ресурсов, необходимых для выполнения плана перевозок. Генерируются варианты оперативных планов-расписаний, оцениваемых предложенной группой критериев. Рассмотрена возможность применения созданной имитационной модели в системах планирования перевозок с принятием эффективных решений по управлению ресурсами

Из зарубежных источников

1. Логистика при модернизации железнодорожных вокзалов на земле Северный Рейн – Вестфалия (Германия).

Eisenbahntechnische Rundschau.-2010.-№6.-s.333-339

Обзорная иллюстрированная статья о выполняемых проектах по реконструкции и обновлению вокзальных зданий в Эссене, Дортмунде и Дуйсбурге без прекращения работы самих вокзалов. Рассмотрены вопросы строительной

логистики при реализации проектов с учётом особенностей каждого и конкретных требований по срокам и условиям проведения работ.

2. Улучшение экологических показателей в области транспортировки грузов и логистики.

Railway Gazette International, June 2011, P.29

Основной темой международной специализированной выставки в области транспорта и логистики стало улучшение экологических показателей.

В данном контексте «экологическая логистика» подразумевает сокращение энергопотребления, уменьшение объёма выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду, сокращение уровня шума, а также повышение уровня безопасности при транспортировке опасных грузов. Компании-операторы активно привлекали внимание к своим показателям, демонстрирующим низкий уровень выбросов углекислого газа. Акцент был сделан на том, что компаниям удаётся не только удовлетворять потребности клиентов, но и достичь своих целей в области защиты окружающей среды. В выставке приняли участие более 100 компаний-операторов разного размера.

Компания DB Schenker (подразделение концерна Deutsche Bahn AG), являясь одним из крупнейших в мире провайдеров интегрированных логистических услуг, предлагающей авиа, морские и наземные (в том числе железнодорожные) перевозки, представила на выставке свой пакет новейших технологий в сфере защиты экологии «Eco Solutions». Акцент был сделан на том, что специалисты компании предлагают безопасные для окружающей среды варианты осуществления перевозок – для всех используемых компанией видов транспорта. Следует отметить, что ситуация значительно отличается в Швейцарии: согласно заявлению представителя руководства компании SBB Cargo, отделения грузовых перевозок Федеральных железных дорог Швейцарии (SBB), доля рынка данной компании настолько небольшая, что наиболее целесообразным с экономической точки зрения для неё принимать уже существующие на рынке предложения.

Тем не менее, SBB имеет одно значительное преимущество: 75% энергии, используемой для осуществления тяги поездов, вырабатывается на гидроэлектростанциях. Руководство SBB Cargo стремится к тому, чтобы 100% используемой энергии получать из возобновляемых источников. В Германии только 8% энергии, используемой для осуществления тяги поездов, вырабатывается на гидроэлектростанциях. Таким образом, пакет технологий «Eco Solutions», предлагаемый DB Schenker, ограничен доступностью источников устойчивой энергии в пределах страны.

Несмотря на это, DB принимает участие в инновационном проекте электростанции в Бранденбурге: она преобразует излишнюю энергию близлежащих ветряных электростанций в водород, который может храниться в течение длительного времени. Остаточное тепло от данной реакции направляется в местную городскую тепловую сеть. Ожидается, что данное предприятие будет ежегодно производить 16 ГВт*ч.

Почётное место на железнодорожных выставках занимал локомотив семейства Traxx производства компании Bombardier, получивший название «Last Mile Diesel». Основное преимущество этого локомотива заключается в том, что он может эксплуатироваться на конечном участке пути, так называемой «последней миле» (Last Mile), который, как правило, не электрифицирован. Данный локомотив имеет платформу Traxx – отмечается, что работы по её усовершенствованию проводились совместно с клиентами. Помимо этого, в процессе разработки широко использовался успешный опыт эксплуатации на североамериканском рынке двухсистемного локомотива с гибридным тяговым приводом Bombardier ALP 45 Dual Power. Лизинговая компания Railpool заказала 5 таких локомотивов с гибридным тяговым приводом, 3 из которых предназначены для сдачи в аренду компании BLS Cargo. Согласно заявлению представителя руководства, в настоящее время компания нацелена на освоение рынка Германии и Австрии.

Также внимание было приковано к пока не построенному локомотиву Traxx Multi-Engine производства компании Bombardier, который будет оснащён 4 промышленными дизельными двигателями Caterpillar мощностью 563 кВт. Компания DB Regio подписала рамочный договор на поставку 200 таких локомотивов в течение 9 лет, а также подтвердила заказ на 20 локомотивов, начало поставки которых ожидается в середине 2013 г.

Помимо этого, акцент был сделан на вагоны-цистерны. Швейцарская компания Wascosa представила вагоны-цистерны «нового поколения» для транспортировки опасных грузов, с помощью которых будет осуществляться перевозка сернистого ангидрида. Эти вагоны оборудованы многочисленными устройствами, позволяющими обеспечить максимальный уровень безопасности, включая детекторы схода с рельсов, поглощающими энергию удара буферами, противоподкатными брусками, системой защиты от опрокидывания. Согласно информации, предоставленной представителем руководства компании, вагоны сконструированы таким образом, что даже в случае аварии, транспортируемые опасные вещества не попадут в окружающую среду. Был заключён договор на строительство 80 таких вагонов с компанией Grillo-Werke, расположенной в городе Дуйсбург.

Среди прочих инноваций следует отметить так называемый маневровый «локомотив» Rotrac E2, работающий на электрической тяге. Маневровые локомотивы могут не только перемещать вагоны по железнодорожным путям, но и сами перемещаться по автомобильной дороге, при этом постановка локомотива на рельсы, как и сход с рельсов, занимает считанные минуты. Локомотив оснащён 4 электродвигателями Linde и простой системой радиоуправления. Заряда батареи хватает примерно на 8 часов работы, за это время Rotrac E2 может осуществить погрузку более 200 т.

Министр транспорта Германии рассчитывает на то, что ему удастся преодолеть сопротивление и добиться начала проведения испытаний большегрузных автомобилей Gigaliner. Масса таких грузовиков составляет около 60 т, длина – 25 м, считается, что благодаря более высокой грузоподъёмности введение в

эксплуатацию этих грузовиков позволит значительно снизить интенсивность дорожного движения и объём выбросов в атмосферу загрязняющих веществ. Протесты против начала их эксплуатации были высказаны как в самой Германии, так и в Швейцарии. Потенциальное влияние на позицию железнодорожного транспорта с точки зрения конкурентоспособности при этом игнорируется. Министр транспорта также отметил, что в случае если сбудется прогноз Европейского союза относительно 80% повышения к 2025 году объёма грузовых перевозок, не стоит исключать возможность более эффективной транспортировки грузов, которую предоставляет использование большегрузных автомобилей.

Было высказано мнение, согласно которому в ближайшем будущем интермодальные перевозки потеряют свою актуальность в связи со значительным увеличением грузоподъёмности автомобилей. Компания DB уже извлекает выгоду от эксплуатации более вместительных грузовиков, которые разрешены, к примеру, в Швеции.

3. Логистические грузовые центры (Германия).

Internationales Verkehrswesen.-2011.-№5/6.-s.20-22

Приводится анализ деятельности грузовых транспортных центров в Германии, перспективы их развития, указаны логистические центры в странах Европы и схема их расположения на всей территории Германии.

4. Группирование строительных мероприятий на участках железнодорожных линий как успешный логистический подход при текущем содержании железнодорожного пути (Германия).

Der Eisenbahningenieur. – 2010. – № 11. – S. 22-26, 28 (нем.)

На примерах обновления пути на железнодорожной сети юго-западного региона Германии показаны возможности скоординированного по времени и месту проведения строительных работ. Оценивается значение данного подхода в повышении эффективности за счёт ускорения выполнения работ и сокращения «окон».

5. Развитие транспортных и логистических рынков (зарубежный опыт).

Deine Bahn.-2011.-№7.-s.7-11,12-15

Приведен краткий отчёт о достижениях в области мировых грузовых железнодорожных перевозок, отдельно рассмотрены результаты за 2009 г. на железных дорогах Германии. Характеризуются вопросы сотрудничества железных дорог Германии с компанией DB Schenker Logistik. Дается описание и результаты деятельности за 2010 г. и первый квартал 2011 г. в области грузовых перевозок. Приведены новые концепции в управлении перевозками. Рассматриваются вопросы распределения транспортного рынка и перспективы его развития.

6. Новые технологии в сфере логистики (зарубежный опыт).

Deine Bahn.-2011.-№10.-s.40-45

Рассмотрены вопросы технической автоматизации логистических процессов, их инвестирование, эксплуатация складских помещений и различные транспортные средства, в том числе мультислойные системы для вертикальных складских стеллажей.

7. Железные дороги Германии (DB) как потенциальное логистическое звено в новой концепции национальной системы электроснабжения.

Eisenbahntechnische Rundschau. – 2011. – № 7/8. – S. 15-23 (нем.)

Представлена действующая на железных дорогах Германии система электроснабжения, рассмотрены возможности использования железнодорожных линий электропередачи в национальной системе энергоснабжения с их интеграцией в существующие высоковольтные системы. Сформулированы основные тезисы новой концепции. Дается их графическая интерпретация.

8. Строительство глубоководного порта London Gateway с созданием логистического центра для развития контейнерных перевозок (Великобритания)

Railway Gazette International.-2012.-№9.-p.130,132

Небольшая иллюстрированная статья о содержании и ходе реализации к концу 2013 г. проекта порта London Gate и логистического центра. Оценивается значение контейнерных перевозок, в том числе с участием железнодорожного транспорта.

9. Железнодорожные логистические перевозки между Европой, Россией и Азией (зарубежный опыт).

Deine Bahn. - 2013. - № 5. - s.19-20

Рассмотрены преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами перевозок, в том числе и экологически чистого. Рассмотрено значение железнодорожных грузовых перевозок по коридорам Азия – Центральная Азия/Монголия – Россия – Европа.

10. Принципы устойчивости в логистических системах (Германия).

Deine Bahn. - 2013. - № 10. - S.48-51

Дается описание стратегий устойчивого развития экологически безопасной транспортной системы, где логистика занимает лидирующие позиции.

11. Принципы устойчивости в логистических системах (Германия).

Deine Bahn Вып.№10, 2013.- с. 48-51

Дается описание стратегий устойчивого развития экологически безопасной транспортной системы, где логистика занимает лидирующие позиции.

12. Duvenbeck schaut nach Afrika/Логистическое обслуживание.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 7.- 2011.- с. 7

Логистическая фирма Duvenbeck (Германия) с филиалом в Граце (Австрия) обеспечивает обслуживание ряда фирм текстильной промышленности, а также субпоставщиков автомобилестроительных компаний. В 2010 г. введен в действие склад площадью 8000 кв. м в Словакии. Фирма планирует организацию отделения в Марокко. Оборот в 2010 г. - 55 млн. евро

13. Die zweite Reihe drangt nach vorn/Индекс логистики на 2011 г.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 14.- 2011.- с. 2

Консалтинговые фирмы Agility и Transport Intelligence опубликовали логистический индекс на 2011 г. с оценкой привлекательности развития логистики. Первые три места заняли КНР, Индия и Бразилия. На 4-м месте - Индонезия, на 8-м - Турция

14. Kness-Bastaroli Thesy, Kloss Kerstin

Logistik teuer und unterentwickelt/Логистика в Италии.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 20.-, 2011.- с. 17

По данным Транспортного и логистического союза Италии Confetra, оборот в сфере логистики в стране составляет 7% внутреннего валового продукта и должен возрасти к 2015 г. до 12%. Уровень развития логистики значительно отстает от европейского. Доля внешнего логистического обслуживания на условиях оутсорсинга составляет не более 41% против 55-60% в среднем в других странах Европы. Дальнейшее развитие логистики в стране требует значительных инвестиций в строительство объектов транспортной и логистической инфраструктуры

15. Nordosten sucht Neukunden/Логистика в Мекленбург-Померании (Германия).

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 7.- 2011.- с. 6

На годовом собрании Университета в г. Ростоке (Германия) Балтийский институт маркетинга, транспорта и туризма представил доклад о путях развития логистики в Мекленбург-Померании. Выявлены значительные территориальные ресурсы для строительства объектов логистики. В регионе необходимо развивать промышленное производство и это будет способствовать развитию логистики. Хорошие перспективы развития имеет краностроительная фирма Liebherr, базирующаяся в порту Росток

16. Reimann Sebastian. Noch ziemlich klein - aber oho/Экспедирование и логистика в странах Южной Америки.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.41.- 2011.- с. 3, 1 ил.

Рассматриваются вопрос о состоянии экспедирования и логистики в странах Южной Америки. Контрактная логистика здесь развита совершенно недостаточно. Бразилия, которая отличается более высокими темпами развития, представляет собой крупный рынок логистических и экспедиторских услуг. До

2013 г. рынок услуг в области логистики будет развиваться темпом 9,2% в год. Воздушный транспорт в странах Южной Америки развивается быстрее морского

17. Schulz Stefanie. Globale Lieferketten in Unruhe/Логистические цепи поставок.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.56.- 2011.- с. 12

В дискуссионном порядке рассматривается вопрос о безопасности и сохранности грузов в логистических цепях поставок. Рассматриваются вопросы использования разных видов транспорта, а также возможности комбинированных перевозок грузов. Рост требований к качеству транспортного обслуживания и организации цепей поставок требует дальнейшего развития информатизации и разработки новых технологий

18. Bennuhr Sven. Grune Logistik hat erst wenige Fans/Логистические фирмы Германии и их роль в отрасли.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 59.- 2011.- с. 2, 1 ил.

Рабочая группа по логистике SCS имени Фраунгофера (Германия) проанализировала роль в логистике 150 крупнейших логистических фирм. Ведущими фирмами определены TNT, HHLA, DHL, Hellmann, DB Schenker и UPS Europe. Эти фирмы сочетают повседневную работу со стратегией дальнейшего развития. Последующие 22 фирмы успешно решают оперативные задачи. Из 150 фирм 37% не проявили никакого интереса к проводимому опросу и исследованиям

19. Im Osten gibt es fur Logistiker viel Neues/Региональная логистика в регионе Лейпцига (Германия).

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 57.- 2011.- с. 5, 1 ил.

Региональная логистическая цепь Leipzig-Halle в Германии объединяет 87 членов с общим штатом занятого персонала в 14000 чел. и годовым оборотом 1,3 млрд. евро. В 2010 г. здесь общая площадь складов составляла 740000 кв. м. Концерн BMW инвестировал в строительство нового логического центра площадью 81000 кв. м 31 млн евро. Цепь Leipzig-Halle активно занимается организацией тримодальных перевозок

20. Оценка эффективности грузового железнодорожного транспорта с точки зрения сокращения расходов на логистику и снижения уровня двуокиси углерода (Япония).

Quarterly Report of RTRI Вып.№2.-Vol.52, 2011.- p.76-80

Рассмотрена методика проведения и результаты исследования по оценке эффективности межрегиональных грузовых железнодорожных перевозок при переходе с автотранспорта на железную дорогу. Представлена графическая интерпретация результатов исследования.

21. Schneider Wilfried. Unerwartete Storungen einplanen/Подготовка функционирования логистических систем в условиях природных катаклизмов.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 37.- 2011.- с. 7

Сообщается о ходе проведения 27-го съезда Федерального объединения логистиков Австрии, посвященное теме планирования и подготовки функционирования отрасли и экономики в целом в условиях природных катаклизмов, подобных землетрясению в Японии. Условиями его осуществления названы четкость и понятность стратегии, выверенность процессов, современность инфраструктуры, наличие исследовательской базы. Подчеркивается роль законодательной проработки всех звеньев погрузочно-разгрузочной, диспетчерской и транспортно-экспедиционной цепочки логистического процесса, партнерских отношений его участников

22. Lin Yaun, Yu Ding-Yong. Оценка системы железнодорожного сообщения.

Zhongguo haiyang daxue xuebao. Ziran kexue ban Вып.41, 3- 2011.- с. 105-110, 5

Сообщается, что на основании прогнозирования объемов пассажирского потока можно планировать схему системы скоростного городского железнодорожного сообщения. Представлены модель оценки и метод, который был использован для развития существующего транспорта в Китае. Отмечается, что указанные модель оценки и метод, основанные на системе выгоды, экономической выгоды и выгоды социального окружения, могут измерять и экономически оценивать структуру и функции системы скоростного городского железнодорожного сообщения, а также определять уровень развития системы.

23. Gelashvili O., Tsertsvadze G., Butkhuzi N. Logistic system of transport companies financial flows management/Логистическая система управления финансовыми потоками транспортных компаний.

Probl. Mech. Вып.1.- 2011.- с. 67-69, 7

Рассмотрена логистическая система управления финансовыми потоками транспортных компаний, основанная на методе факторного анализа, который дает возможность в любой отчетный период определить финансовое состояние транспортных компаний на основе влияющих факторов. Разработанная логистическая система дает возможность прогнозировать финансовое состояние транспортных компаний при изменении этих факторов

24. Sun Chunli, Chen Senfa. Оптимальная цена пассажирского билета/.

Wuhan ligong daxue xuebao. Jiaotong kexue yu gongcheng ban Вып.35, 3.- 2011.- с. 476-479, библи.: 7

Приведены результаты исследования динамического ценообразования на железных дорогах в условиях конкуренции между автодорожными короткими перевозками и железнодорожными, основанного на анализе чувствительности и

двухуровневой модели программирования. Определялась динамичная цена билета в соответствии с нелинейной моделью программирования. Полученные данные указывают на то, что доход, основанный на динамичной цене билета, выше чем исключительная цена (sole price). Полученные результаты исследования подтверждают пригодность предлагаемой модели.

25. Козак В. В., Бутько Т. В., Прохорченко А. В. Розробка моделі розвитку інтеперабельності міжнародних залізничних транспортних коридорів на стратегічному рівні планування перевезень/Разработка модели развития интэперабельности международных железнодорожных транспортных коридоров.

Инф.-кэруючі системи на залізнич. трансп. Вып.3.- 2011.- с. 36-41, 2 ил., биб
Сформирована модель стратегического развития железнодорожной сети международных транспортных коридоров с учетом интэперабельности

26. Boblenz Annett. Die Stars aus dem Landle/Транспортно-логистическое обслуживание.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg..- 2012.- с. 10, 1 ил.

Транспортно-логистическая компания Star Distribution (Германия) выполняет логистические функции как 3PL-провайдер. Значительное внимание фирма уделяет консолидации грузопотоков, широко использует информационные технологии. Фирма входит в состав группы Star Cooperation-Gruppe, где хорошо развита кооперация. Это обеспечивает получение синергетического эффекта

27. Grund-Ludwig Pia. Sudafrikas Status als Tor nach Afrika wackelt/Доклад о состоянии логистики на юге Африки.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.66, 43-44.- 2012.- с. 4, 1 ил.

Фирма Barloworld Logistics подготовила доклад о состоянии логистики на юге Африки, где расположено 48 государств с численностью населения 850 млн чел. Отмечается неудовлетворительное состояние логистики в этом регионе. Основные причины: недостаток знаний и специалистов, развитая бюрократия, политическая нестабильность, высокие транспортные затраты и др. Растет влияние КНР, которая опережает США по роли в логистике

28. Kummerlen Robert. Gefahr fur globale Lieferketten nimmt zu/Риски глобальной транспортной логистики.

DVZ: Dtsch. Logist.-Ztg. Вып.65, 74.- 2011.- с. 2, 1 ил.

Сообщается о результатах анализа проведенного хозяйственно-консультационной фирмой PwC и институтом управления сетями поставок и материальных потоков опроса экспертов из промышленной, научной и политической сфер деятельности по перспективам глобальной транспортно-логистической отрасли до 2030 г. в свете усилившихся террористических и криминальных нагрузок на нее. По мнению большинства опрошенных опасность этих рисков возрастает, главным образом, для морских парокходств

из-за хозяйственно-экономической нестабильности в традиционно опасном Сомали, Египте и странах Северной Африки

**29. Wu Wenxian. Распределение пассажирского потока/
Zhongguo tiedao kexue Вып.32, 2.- 2011.- с. 126-130, 5**

Согласно проблеме распределения пассажирского потока в коридоре железнодорожных перевозок с высокоскоростной и обычной дорогами, анализируются основные факторы, влияющие на выбор пассажиров между высокоскоростной и обычной дорогами. На основе рассмотрения экономии, скорости, удобства и комфорта, была предложена функция переменного веса общей стоимости с использованием принципа суммирования. Затем указанная функция была использована для замены функции полезности модели Logit для места назначения пассажира. Модель использовалась для назначения пассажирского потока в железнодорожном коридоре Wuhan-Guangzhou. Сравнение расчетных и фактических статистических данных пассажирского потока показало, что предложенная модель обеспечивает высокую точность

**30. Li Wan-ting, Xin Mo. Использование технологии NEMO на
железнодорожных перевозках/
Tiedao xuebao Вып.34, 3.- 2012.- с. 50-55**

В настоящее время на железнодорожном транспорте большую остроту приобрела проблема использования технологии NEMO (Network mobility), обеспечивающая доступ мобильных составов в сеть. Разработана аналитическая модель NEMO и ключевые аспекты ее применения

Библиографический перечень подготовлен информационно-аналитическим отделом Центра научно-технической информации и анализа Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

Республика Казахстан

Смольянова Наталия - заместитель директора ЦНТИ
АО «НК «Қазақстан темір жолы»
тел.: (+7172) 60 65 41
факс: (+7172) 60 65 50
e-mail: smoljanova_n@railways.kz

Республика Польша

Романовска-Свидерска Эва - главный специалист Главной транспортной библиотеки Министерства инфраструктуры
тел/факс: (+4822) 630 10 57
тел.: (+4822) 630 10 61
e-mail: eromanowska@gbk.nazwa.pl
bdybicz@mi.gov.pl

Российская Федерация

Дружинина Елена - начальник отдела Центра научно-технической информации и библиотек ОАО «РЖД»
тел.: (+7499) 262 80 47
факс: (+7499) 262 95 45
e-mail: cntib-rzd@gmail.com
cntib@css-rzd.ru

Литовская Республика

Бурковскене Кристина - главный специалист Центра технической информации АО «Литовские железные дороги»
тел.: (+370) 5 269 20 36
факс: (+370) 5 269 22 89
e-mail: k.burkovskiene@litrail.lt