

Міжнародні спеціалізовані виставки

Транспорт+Логістика'2009

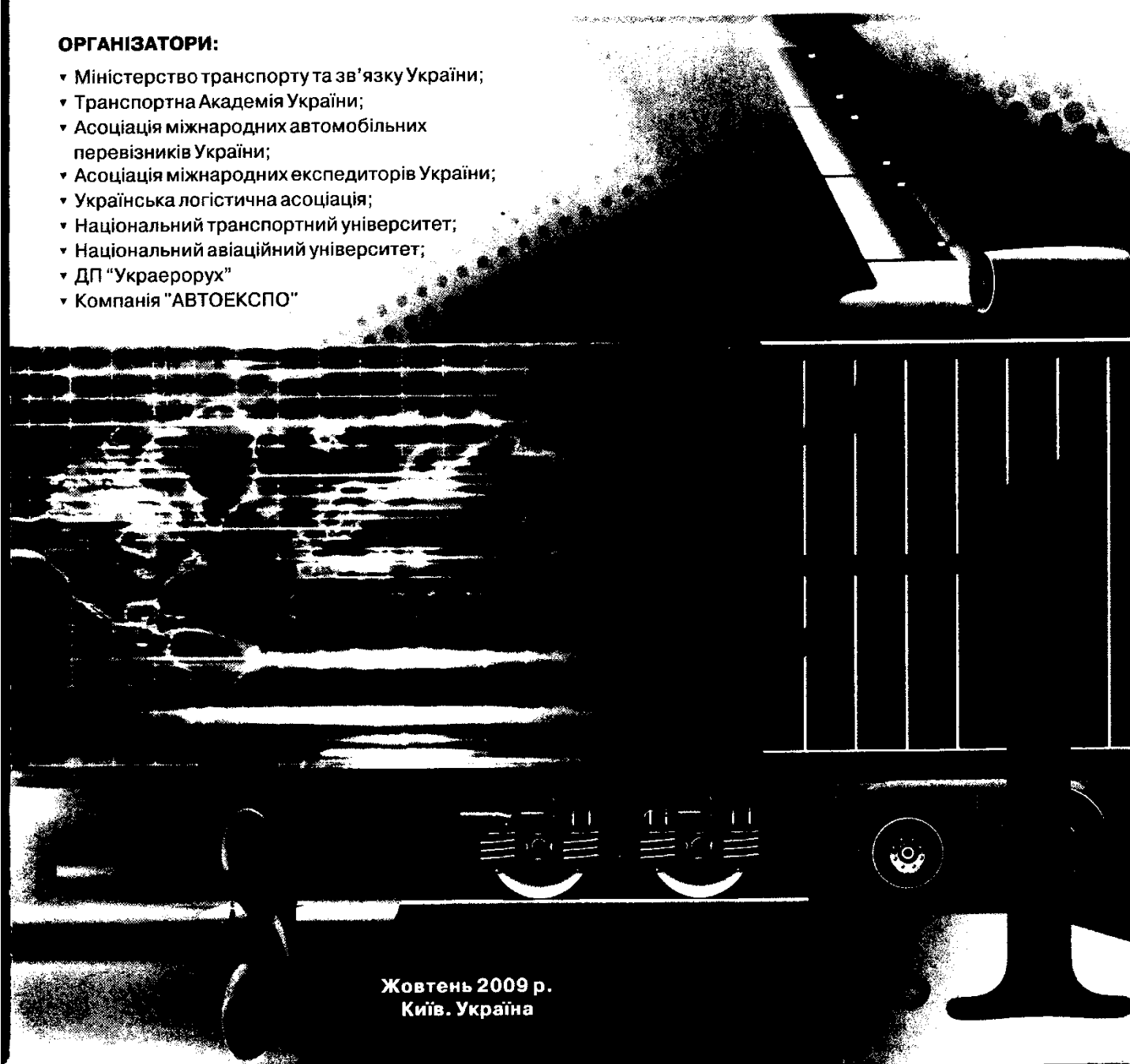
ІнтерСклад'2009

11 Міжнародна науково-практична конференція

«РИНОК ПОСЛУГ КОМПЛЕКСНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ТА ПРИКЛАДНІ ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ»

ОРГАНІЗАТОРИ:

- ▼ Міністерство транспорту та зв'язку України;
- ▼ Транспортна Академія України;
- ▼ Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України;
- ▼ Асоціація міжнародних експедиторів України;
- ▼ Українська логістична асоціація;
- ▼ Національний транспортний університет;
- ▼ Національний авіаційний університет;
- ▼ ДП "Украерорух"
- ▼ Компанія "АВТОЕКСПО"



Жовтень 2009 р.
Київ, Україна

Збірник
доповідей 11 Міжнародної науково -
практичної конференції „Ринок послуг
комплексних транспортних систем
та прикладні проблеми логістики”

УДК 656.658.7

РИНОК ПОСЛУГ КОМПЛЕКСНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ТА ПРИКЛАДНІ ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ: Збірник доповідей 11 Міжнародної науково-практичної конференції. - К.: Міністерство транспорту та зв'язку України, 2009. - 200 с.

Під загальною редакцією: докт. техн. наук, професора В.С. Дем'янчука,
докт. техн. наук, професора О.Л. Петрашевського

Шановні учасники та гості конференції!

Вітаємо Вас з відкриттям 11-ої Міжнародної науково-практичної конференції „Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики”, що проводиться у рамках 12-ї Міжнародної спеціалізованої виставки „Транспорт + Логістика 2009”.

Матеріали, що увійшли до цього збірника, охоплюють майже всі актуальні проблеми і аспекти розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Розглядаються питання стратегічного вдосконалення транспорту та прикладної логістики, проблеми глобалізації на транспорті та міжнародної практики спілкування спеціалістів у сфері логістики.

Крім того, розглянуті актуальні задачі забезпечення безпеки на транспорті, реалізації енерго- і ресурсозберігаючих технологій, підвищення якості транспортного обслуговування.

В рамках проведення науково-практичної конференції буде надана можливість для широкого обговорення між транспортними спеціалістами і логістами. Все це сподіваємося дасть новий прогресивний імпульс для розвитку фундаментальних та прикладних методів підвищення якості послуг транспортно-дорожнього комплексу, підвищенню ефективності створення логістичних систем.

Успішної роботи Вам, шановні колеги.

ОРГКОМІТЕТ

© Колектив авторів, 2009

РОЗРОБКА ПРОЕКТНИХ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

РЕМИГА Ю.С.,

Національний авіаційний університет

На формування та розвиток транспортно-логістичного потенціалу впливають багато чинників, ефективна методика оцінки яких надасть можливість визначити перспективні тенденції розвитку українського логістичного ринку.

Оскільки транспортно-логістичний потенціал – це визначення логістичних можливостей шляхом комплексного підходу, спробуємо виявити групу чинників, які можуть впливати на ефективний результат цих можливостей, тобто бути обмежуючими параметрами. Тому метою дослідження було з'ясування основних факторів впливу при визначенні стратегії розвитку транспортно-логістичного потенціалу країни (рис. 1).

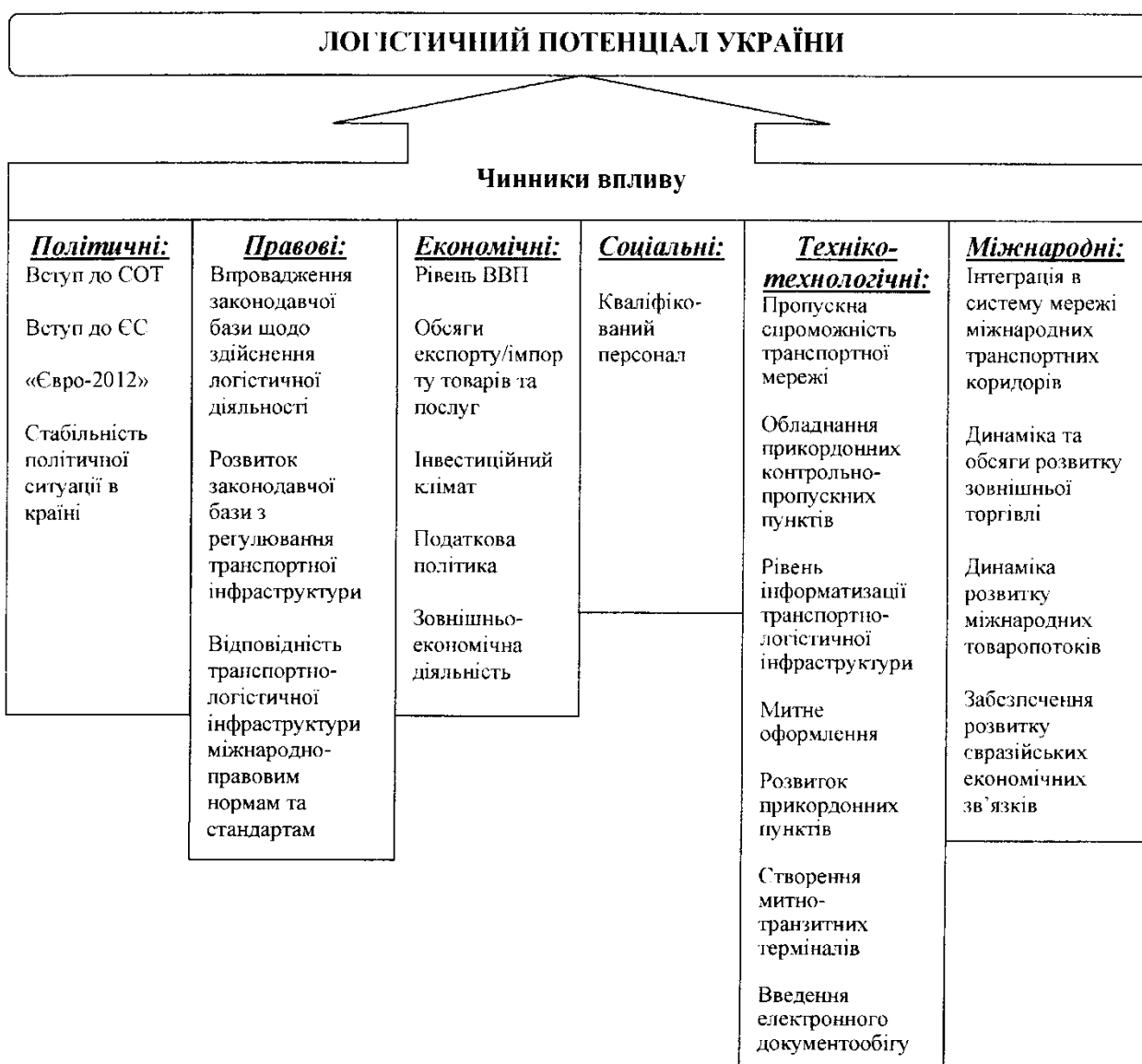


Рис.3.1. Узагальнена схема чинників впливу на логістичний потенціал України

Якщо формалізувати методику оцінки ефективності логістичного потенціалу держави, отримаємо наступну залежність:

$$ЛП = f\{[ТП]; [СП]; [ТрП]; [КП]; [ФК]; [НПБ]\} \quad (1)$$

де ЛП – логістичний потенціал,

ТП – транспортний потенціал,

СП – складський потенціал,

ТрП – транзитний потенціал,

КП – кадровий потенціал,

ФК – фінансові капіталовкладення,

НПБ – нормативно-правова база.

Врахувавши всі ці чинники, ми зможемо отримати:

- зростання попиту на логістичні послуги, пов'язані з розвитком торгівлі та збільшенням вантажопотоків,
- поява нових взаємодоповнюючих логістичних послуг;
- збільшення частки логістичних послуг, що передаються на аутсорсинг професійним логістичним компаніям, іншими словами розвиток контрактної логістики,
- зростання попиту на комплексне логістичне обслуговування відповідно до концепцій постачань «від дверей до дверей», «точно в строк» і т.д.,
- надання і розвиток послуг управління товаропотоками (Supply Chain Management - SCM),
- стандартизація і сертифікація логістичних послуг відповідно до міжнародних вимог,
- комплексне логістичне обслуговування клієнта,
- розвиток мережевих логістичних провайдерів, що надаватимуть типові комплексні послуги клієнтам на всій території України,
- розвиток логістичних провайдерів рівнів 3PL і 4PL, що здійснюватимуть стратегічне управління всією логістичною складовою бізнесу клієнта і управління іншими логістичними компаніями,
- розвиток стратегічного партнерства з виробничими та торговими компаніями.

Особливість транспортної інфраструктури полягає в тому, що вона вимагає більш чіткої взаємодії окремих державних служб і підрозділів по забезпеченню перевезень вантажів, збереженню, технічному обслуговуванню і ремонті рухомого складу, ефективному використанню рухомого складу, матеріальних і грошових ресурсів, виконанню перевезень у встановлений термін і якісно.

Найбільші транспортні товаропотоки проходять через наступні області України: Волинську, Житомирську, Київську, Закарпатську, Одеську, Вінницьку, Чернігівську, оскільки вони є маршрутними центрами проходження доріг міжнародного значення (рис.2).

Виходячи із порогових значень проходження кількості автомобілів за категоріями і середньозваженими значеннями категорійності знайдемо пропускну спроможність кожної із обласних доріг. Розрахунки зведемо до табл.1.

За допомогою теореми про максимальний потік (модель Форда-Фалкерсона) для заданої мережі розрахуємо максимальну величину потоку. Побудуємо граф між такими областями: Волинська, Закарпатська, Одеська, Київська, Чернігівська (рис.3). Позначимо області як вершини графу. Для заданої мережі (заданого графа) максимальна величина потоку дорівнюватиме мінімальній пропускну спроможності перерізу.

Розглянемо тепер алгоритм знаходження максимального потоку. Він складається з двох частин. Перша з них – для знаходження околу, в якому можна збільшити потік. Якщо такого околу немає, то максимальний потік знайдено. Друга частина алгоритму збільшує потік вздовж знайденого околу. Кожна вершина мережі в процесі роботи отримує певну позначку: перша складова позначки показує, що потік має бути збільшений або зменшений на дузі, яка з'єднує одну вершину з іншою. Друга складова – це поточне значення, на яке має бути збільшений потік. Алгоритм починає роботу з довільного припустимого потоку, який може бути і нульовим (див. додаток 1).

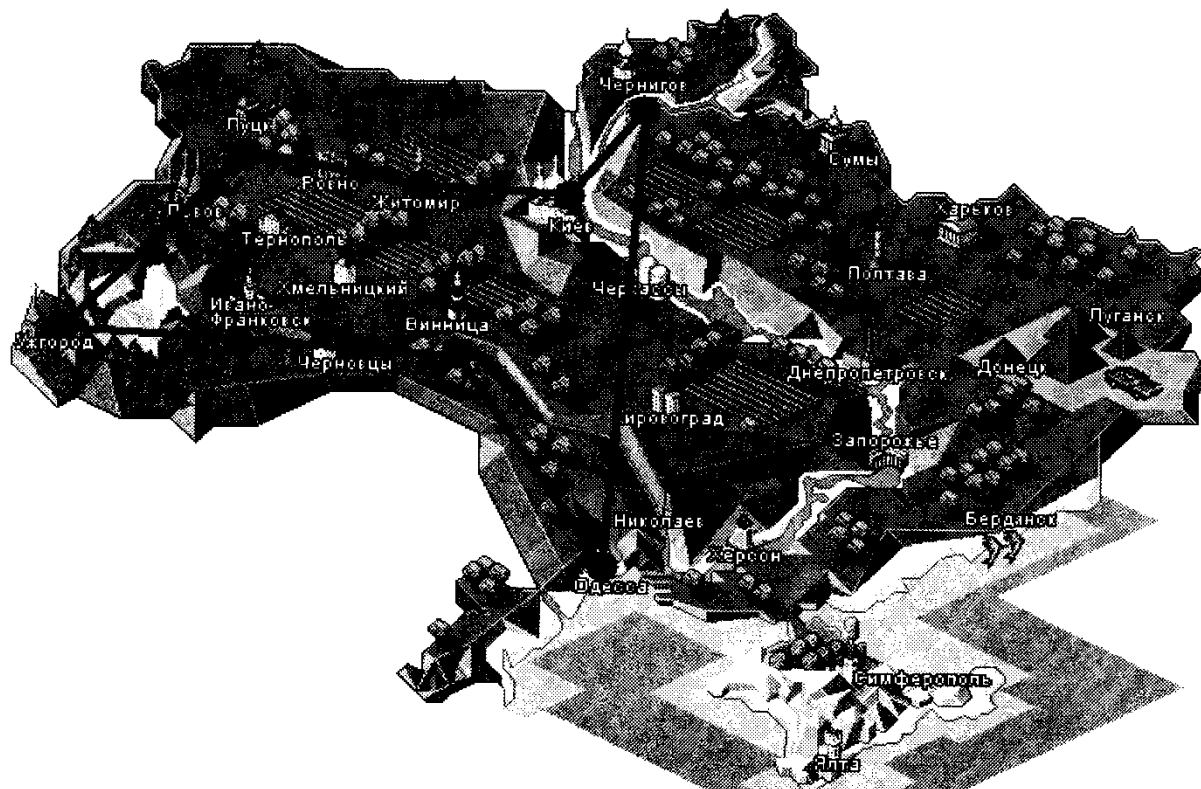


Рис.2. Орієнтовний граф проходження міжнародних товаропотоків

Таблиця 1. Розподіл українських автомобільних доріг за категоріями і розрахунок пропускної спроможності

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Розподілення доріг з твердим покриттям по категоріях (км)					Середньозважене значення категорійності	Значення пропускної спроможності, автомобілів за добу
	I	II	III	IV	V		
1	2	3	4	5	6	7	8
Вінницька	96	366	1814	6284	410	3,73	804
Волинська	48	498	1016	3808	374	3,69	813
Житомирська	232	412	1342	4506	1813	3,87	775
Закарпатська	17	310	632	797	1564	4,08	245
Київська	404	1002	3417	3225	462	3,27	917
Одеська	216	574	819	6082	386	3,72	806
Чернігівська	126	190	984	5683	205	3,79	792

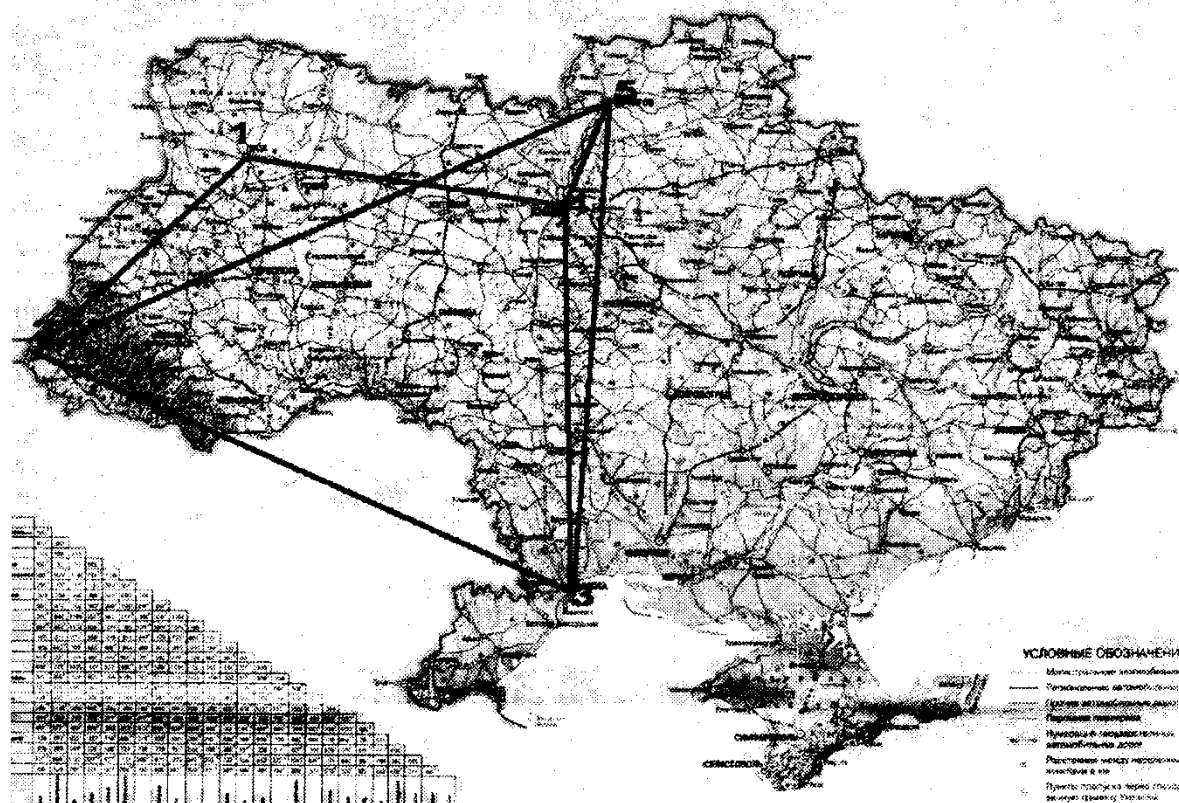


Рис.3. Орієнтований граф

Отже, стратегія розвитку логістичного потенціалу України повинна базуватися на організаційно-технічній, технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах і фінансовій підтримці.

Для забезпечення відповідного рівня сервісного обслуговування першорядне значення разом з розвитком транспортних комунікацій з відповідним облаштуванням повинно бути створення в крупних транспортних вузлах вздовж траси міжнародних транспортних коридорів мультимодальних термінальних комплексів і логістичних транспортно-розподільних центрів, що функціонуватимуть на основі передових логістичних технологій і забезпечуватимуть інтеграцію товароматеріальних, інформаційних, сервісних і фінансових потоків.

Відомо, що в європейських країнах забезпеченість складськими площами розраховується в залежності від кількості населення, що відповідає в середньому 400 кв.м. на 1000 чол.

Таким чином, із вищезазначеного розрахуємо необхідну забезпеченість логістичними центрами в основних областях проходження шляхів МТК. Створення у вищезазначених областях України мережі регіональних терміналів і логістичних центрів, об'єднаних в регіональні логістичні транспортно-розподільні системи на основі формування єдиної системи організаційно-економічного, інформаційного і нормативно-правового забезпечення управління системою вантажо- і товаропотоків, забезпечить також нові робочі місця для населення. Використовуючи європейські показники розрахунку забезпеченості новими робочими місцями (75 робочих місць на 10000кв.м.), ми матимемо наступну картину (табл.2).

Таблиця 2. Розрахунок забезпеченості українських областей логістичними центрами і забезпеченість населення новими робочими місцями

Назва області	Чисельність населення	Необхідна (прогнозована) забезпеченість складськими площами	Прогнозована кількість робочих місць
1	2	3	4
Закарпатська	1243200 осіб	497280 кв.м.	3730 роб.місць
Львівська	2564100 осіб	1025640 кв.м.	7692 роб.місць
Рівненська	1153200 осіб	461280 кв.м.	3460 роб.місць
Житомирська	1311300 осіб	524520 кв.м.	3934 роб.місць
Київська	4473400 осіб	1789360 кв.м.	13420 роб.місць
Чернігівська	1143900 осіб	457560 кв.м.	3432 роб.місць
Сумська	1204100 осіб	481640 кв.м.	3612 роб.місць
Одеська	2395100 осіб	958040 кв.м.	7185 роб.місць
Черкаська	1321800 осіб	528720 кв.м.	3965 роб.місць
Волинська	1037200 осіб	414880 кв.м.	3112 роб.місць
Вінницька	1679300 осіб	671720 кв.м.	5038 роб.місць
Всього по Україні	46509400 осіб	18603760 кв.м.	139528 роб.місць

Для розбудови логістичних центрів в основних областях України, необхідно і гарантоване забезпечення якості автомобільного транспортування, тобто мають бути вирішені наступні завдання:

- збільшення пропускнуої спроможності шляхом реконструкції наявних та будівництва автошляхів, придатних для чотириполосного руху,
- посилення дорожнього покриття та використання нових матеріалів для забезпечення проїзду автомобілів з масою вантажу 15т, 20т,
- інформатизація систем управління магістралями,
- обминання основних населених пунктів.

Враховуючи досвід європейських країн та якісно нові тенденції останніх років можна сказати, що логістична діяльність має всі ознаки стати основним носієм державного прогресу та джерелом зростання національної конкурентоспроможності.

Також одним із напрямків стратегічного розвитку логістичного потенціалу можна назвати розробку державної концепції розвитку логістичної інфраструктури, у якій повинні визначитися основні шляхи розв'язання проблем подальшого розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, виходячи з нових завдань, що постали перед державою в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів, зростання попиту на якісні логістичні послуги, активізації процесів міжнародної транспортної взаємодії України.

Державна концепція розвитку логістичного потенціалу України повинна вирішити питання щодо забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на послуги логістичного ринку. Іншими словами, необхідно:

- скоординувати роботу у транспортно-логістичній інфраструктурі,
- раціонально почати використовувати ресурси та час,
- досягти прибуткового ступеня від використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України,

- впровадити налагоджену систему мультимодальних перевезень як всередині країни, так і за її межами,
- впровадити та розширювати міцну мережу логістичних центрів (особливо у транзитних містах України),
- налагодити шляхи сполучення між стратегічно важливими містами України для забезпечення безперебійної доставки товарів та послуг по всій території держави і далі за її межі,
- вийти на відповідний рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки,
- сприяти ефективності фінансово-економічних механізмів для стимулювання надання інвестицій на розвиток складських терміналів.

Прискорення вирішення цих завдань має виключно важливе значення не тільки для транспортно-логістичної галузі, а й для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави. Все це повинно визначати необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-логістичного комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

ЗМІСТ

стор.

ГРИГОРАК М.Ю.	3
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ ЯК ПЕРЕДУМОВА СТВОРЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ В ПОСТКРИЗОВИЙ ПЕРІОД РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	
ГУБЕНКО В.К., ЛЯМЗИН А.А., ПОМАЗКОВ М.В., ГУБЕНКО О.В.	7
ЛОГІСТИКА ОТХОДОВ В МЕГАПОЛІСЕ	
ГУБЕНКО В.К., НАГАЕВСКИЙ В.И.	15
ІННОВАЦІЇ УПРАВЛІННЯ КАЧЕСТВОМ ОБРАЗОВАТЕЛЬНИХ УСЛУГ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА І ЛОГІСТИКИ	
МОСКВИТИНА Т.Д.	20
ЕФФЕКТИВНАЯ ЛОГІСТИКА КАК ОСНОВА АНТИКРИЗИСНОГО ФОРМАТА ТОРГОВОГО ПРІДПРИЯТТЯ - ДИСКАУНТЕРА	
ЧЕРЕПОВ В.В.	23
ПРОЦЕС УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМ РИЗИКОМ	
БЕГЛАРАШВИЛІ О.П.	26
СУЧАСНІ ПІДХОДИ ЩОДО УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГОМ ПОСТАВОК В БІЗНЕС – МЕРЕЖАХ	
ГАРМАШ О.М.	30
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТВОРЕННЯ ВАНТАЖНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ	
МАРУНИЧ В.С., ВАКАРЧУК І.М., ГАВЯДА В.Л.	33
ЩОДО ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЄВРО-2012	
ПОЗНЯК О.В.	37
ФОРМИРОВАНИЕ ФИНАНСОВЫХ ПОТОКОВ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ АВИАКОМПАНИИ	
КЛИМЕНКО В.А., ЧЕРЕДНИЧЕНКО Ю.А., ЮРЬСВ Ю.Н.	40
СПЕЦИФИКАЦІЯ ЗОНАЛЬНОЇ НАВИГАЦІЇ ПО ХАРАКТЕРИСТИКАМ ВОЗДУШНИХ СУДОВ	
РЕМИГА Ю.С.	44
РОЗРОБКА ПРОЕКТНИХ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	
СМИРНОВ І.Г., ЛИТВЕНКО Л.М.	50
БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНЕ СПІВРІВНІЦТВО: НАПРЯМКИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ	
СМИРНОВ І.Г., КОСАРЕВА Т.В.	67
ЕМІРАТ ДУБАЙ: ВІД НАФТИ ДО ТУРИЗМУ ТА ЛОГІСТИКИ	
СМИРНОВ І.Г., ЛЮБИЦЕВА О.О.	76
ЛОГІСТИЧНА ОЦІНКА РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИХ ОБ'ЄКТІВ ТА РЕСУРСІВ (В КОНТЕКСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ МОДЕЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ)	
ЛИСА С.	83
ЛОГІСТИКА РОЗНОДІЛУ ТОВАРІВ	
КОЧУБЕЙ Д.В.	85
АВТОМАТИЗАЦІЯ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ В КРИЗОВИХ УМОВАХ. ВПРОВАДЖЕННЯ WMS АБО РОЗШИРЕННЯ ФУНКЦІЙ ERP-СИСТЕМИ?	
НИКОЛАЕНКО И.В., ТАРАСЕНКО А.В.	89
АДАПТАЦІЯ РАБОТЫ МЕТПРІДПРИЯТІЙ І МОРСКИХ ПОРТОВ В УСЛОВИЯХ НЕРАВНОМЕРНОСТИ ПЕРЕВОЗОК	

АВТОМОНОВ О.А.	93
АНАЛІЗ СВІТОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТОВИХ КОНЦЕСІЙ	
ВАСИЛЕНКО І.В.	99
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБСЛУГОВУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	
ЗАТОЛЮК Т.А.	103
АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ	
КАРПУНЬ О.В.	105
ПРОЕКТУВАННЯ ЛАНЦЮГА ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ	
ДАНЧУК В.Д., ПРОКУДІН Г.С., ПРОКУДІН О.Г.	108
МУЛЬТИМОДАЛЬНА МОДЕЛЬ ОПТИМІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ	
ОНИЩЕНКО О.В.	114
РЕГІОНАЛЬНІ АЕРОПОРТИ У СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНО-ВИРОБНИЧИХ ОБ'ЄДНАНЬ	
ПОПОВ В.І.	117
МЕХАНІЗМ ЗОВНІШНЬОГО КОНТРОЛІНГУ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВІАКОМПАНІЇ	
САВЧЕНКО Л.В.	119
ФОРМАЛІЗАЦІЯ ЗАЛЕЖНОСТІ ВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВІД ВІДСТАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ І ОБ'ЄМУ ВАНТАЖУ, ЩО ПЕРЕВОЗИТЬСЯ	
БЕЛОУС С.А.	121
МЕТОДИКА ВИБОРУ МІСЦЯ РОЗМІЩЕННЯ УМОВНИХ ПУНКТІВ СПОЖИВАННЯ	
ТОРОПКОВ В.М., СИВАНЕНКО Г.П.	124
ПРОСУВАННЯ PRIVATE LABEL ЯК НАПРЯМ ЕФЕКТИВНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАНЬ	
ХАРА М.В.	128
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОТОВНОСТИ ВАГОННЫХ ПАРКОВ МЕТПРЕДПРИЯТИЯ К УСЛОВИЯМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЦИКЛА	
ХАБУТДИНОВ Р. А., ГУСЕВ О. В., ХМЕЛЬОВ І. В., АЛЕКСЕЕНКО О. В.	134
ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНІ МОДЕЛІ ОБҐРУНТУВАННЯ АВТОПОЇЗДІВ ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	
ПЕТРАШЕВСКИЙ О.Л., РЕДЗЮК А.М., АЛЕКСЕЕНКО О.В.	137
ТЕОРЕТИКО-МНОЖЕСТВЕННАЯ МОДЕЛЬ ЛОГИКИ ЦЕЛЕЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
ДМИТРИЧЕНКО М.Ф., МНАЦАКАНОВ Р.Г., КУЩ О.І., ТУРИЦЯ Ю.О.	144
ВПЛИВ ТЕМПЕРАТУРИ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ МАЩЕННЯ В КОНТАКТІ	
ДМИТРИЄВ М.М., ПАПЧЕНКО О.М., ДЕРКАЧОВ О.Б.	148
СЕЗОННІ ТЕПЛОВІ ПОТОКИ У ҐРУНТІ, ЯК ЧИННИК РОЗШИРЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ ТЕПЛОВОГО КОНТРОЛЮ АЕРОДРОМНИХ ПОКРИТТІВ	
БЫКОВЦЕВ И.С., ДЕМЬЯНЧУК В.С., ЯКОВЛЕВ А.И.	152
МУЛЬТИЛАТЕРАЦІЙНІ СИСТЕМИ СПОСТЕРЕЖЕННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	
ПЕТРАШЕВСКИЙ О.Л., ХАБУТДИНОВ А.Р.	158
РИСКО-РЕГУЛЯТИВНОЕ ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭНЕРГООБЪЕКТИВНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ	
ДЕМЬЯНЧУК В.С., КЛИМЕНКО В.А., ПЕТРАШЕВСКИЙ А.О.	160
ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ IATA К БУДУЩЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ CNS/ATM	
ПЕТРАШЕВСКИЙ О.Л., ДАНИЛЕВСКИЙ В.В.	165
МЕТОД ПОСТРОЕНИЯ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО- ТЕХНИЧЕСКИМИ РИСКАМИ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ПРОЕКТОВ	

НА ТРАНСПОРТЕ	
ГОВОРУН А.Г., КОРПАЧ А.О., ПАВЛОВСЬКИЙ М.В., ПОДПІСНОВ В.С.	168
ОСОБЛИВОСТІ МАТЕМАТИЧНОЇ МОДЕЛІ РУХУ АВТОМОБІЛЯ З ДИЗЕЛЕМ З ГАЗОТУРБІННИМ НАДДУВОМ ТА ЕЛЕКТРОННИМ РЕГУЛЯТОРОМ ЧАСТОТИ	
ГОВОРУН А.Г., КОРПАЧ А.О., СЕЛЬСЬКИЙ М.П.	176
АНАЛІЗ СТАТИЧНИХ ХАРАКТЕРИСТИК СИСТЕМ АВТОМАТИЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДИЗЕЛІВ	
АЛЬ-АММОРИ АЛИ	181
ВИБОР ОПТИМАЛЬНОЇ ЗАГРУЗКИ МИКРОПРОЦЕССОРА В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНІ	
ГУТАРЕВИЧ Ю.Ф., СИРОТА О.В.	183
ВИКОРИСТАННЯ КРУТНОГО МОМЕНТУ ЯК ПАРАМЕТРА ПРОЦЕСУ ВІДКЛЮЧЕННЯ ГРУПИ ЦИЛІНДРІВ ПРИ КОМБІНОВАНОМУ МЕТОДІ РЕГУЛЮВАННЯ ПОТУЖНОСТІ БЕНЗИНОВОГО ДВИГУНА	
КОРПАЧ А.О., ЗАХАРЧЕНКО О.М.	187
ПРО РЕЗУЛЬТАТИ ВИКОРИСТАННЯ БІОЕТАНОЛУ В ДВИГУНАХ	
КОРПАЧ А.О., ЛЕВКІВСЬКИЙ О.О.	189
ПРОБЛЕМИ АДАПТАЦІЇ СУЧАСНИХ ДВИГУНІВ ПРИ ВИКОРИСТАННІ БІОДИЗЕЛЬНОГО ПАЛИВА	
КАРПУНЬ О.В.	192
ПРОЕКТУВАННЯ ЛАНЦЮГА ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ	
МАЙКОВА Е.В., МАЙКОВА О.С.	195
ЕФЕКТИВНІСТЬ ТРАНСПОРТУ	

**Збірник
доповідей 11 Міжнародної науково -
практичної конференції „Ринок послуг
комплексних транспортних систем
та прикладні проблеми логістики”**

жовтень 2009
Київ, Україна

Доповіді публікуються в оригінальному вигляді, без будь-якого корегування

Технічний редактор: Биковцев І.С.

Підписано до друку 12.09.2009. Формат 60X84 1/8
Папір офсетний. Офсетний друк. Ум. друк. арк 13,03.
Обл.-вид. арк. 11,03. Тираж 130 прим.
Замовлення № 8-2. Вид. № 4/ХІ.