

УДК 656.223

*Д. В. Ломотько, Д. В. Арсененко*

### МЕТОДИ СКОРОЧЕННЯ ОБІГУ ЗЕРНОВОЗА ЗА РАХУНОК СТВОРЕННЯ МАРШРУТНИХ ВІДПРАВOK

*D. V. Lomotko, D. V. Arsenenko*

### METHODS OF SHORTING OF GRAIN CLEANING FOR THE CALCULATION OF ROAD CUSTOMS SENDING

Зважаючи на тенденцію розвитку економіки країни одним із пріоритетних напрямків роботи залізничної галузі є розвиток ринку перевезень зернових вантажів виходячи із особливостей роботи

саме цього сектора. Тенденція розвитку ринку перевезень зернових має позитивну динаміку і всі зовнішні та внутрішні фактори сприяють цьому в доступному для огляду майбутньому (див. рисунок).

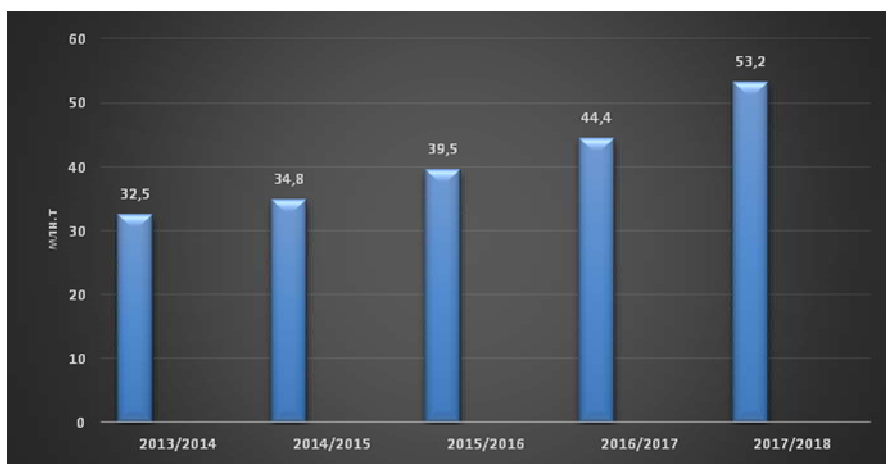


Рис. Динаміка розвитку ринку перевезень зерна

Рухомий склад для перевезення зернових вантажів, як і інші види рухомого складу, потребує оновлення. На сьогоднішній день об'єктивних можливостей для глобального оновлення інвентарного рухомого складу не вистачає, тому актуальним постає питання продовження виконання зобов'язань перевізника зернових у нових обсягах із поступовим залученням власних і приватних інвестицій [1].

Аналіз ринку перевезень і врожаїв зернових за звітний період показує, що експорт зернових складає приблизно 90 % від загального видобутку, що в свою чергу визначає пріоритетний напрямок

удосконалення його складових. Позитивна динаміка на ринку перевезень зернових вантажів не могла не знайти відгуку від зернотрейдерів у питанні розширення інфраструктури для організації експорту. Так, на сьогоднішній день лише на території Харківської області створено та введено в експлуатацію близько 25 нових пунктів навантаження зернових вантажів, що виконують всі послуги та вимоги елеватора і за рахунок яких мережа пунктів навантаження зерновозів щороку стає більшою. Незважаючи на це за результатами перевезення зернових за минулий рік на теренах ПАТ «Укрзалізниця» виявлено станції, які виділяються серед іншим

кількістю навантажених і відправлених вагонів (див. таблицю).

Таблиця

Найбільші навантажувальні станції зернових за 2017 рік

Назва станції	Навантаження у вагони	Пропускна спроможність	Заявка
1. Прилуки	10237	25550	18069
2. Подольск	7259	36500	8979
3. Сула	7153	29200	10982
4. Хмельник	7104	19710	12026
5. Кролевец	7011	7300	10744
6. Миргород	6420	36500	13524
7. Сватово	6149	48545	9785
8. Торопиловка	6051	19710	9677
9. Бобровица	5797	30295	9414
10. Попільня	5476	19710	886

Існуюча інфраструктура, на базі якої відбувається безпосередньо експорт зернових вантажів, та дані за наведений період свідчать про наявність декількох основних перевалочних пунктів. Отже ключовим завданням є створення умов для оптимального розподілення рухомого складу під навантаження, виходячи із заявок експортерів найбільших станцій відправників за рахунок маршрутів. Створення такого підходу дозволить:

- скоротити кількість операцій з вагоном та зменшити оберт вагона;
- створити умови для крупних експортерів, залучати кошти на придбання власного рухомого складу [3];
- зменшити експлуатаційні витрати за рахунок скорочення кількості операцій.

#### Список використаних джерел

[1] Закон України «Про залізничний транспорт»: введ. в дію Постановою

Верховної Ради України 04.07.1996 р. за №273/96 (із змінами та доповненнями). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 06.01.2018).

[2] Пропозиція ПАТ «Укрзалізниця» та фахівців філії «Центр транспортної логістики» [Електронний ресурс] // Медіа центр «Магістраль» ПАТ Укрзалізниця. Режим доступу: <https://info.uz.ua/news/ukrzalznitsya-proponue-uchasnikam-rinku-zerna-spilno-virobiti-optimalnu-model-robotiz-perevezennya-novogo-vrozhayu>.

[3] Ломотько, Д. В. Разработка организационно-технологической модели управления парком грузовых вагонов разной формы собственности [Текст] / Д. В. Ломотько // Инновационный транспорт: научно-публицистическое издание. – Екатеринбург : УрГУПС, 2012. – № 4 (5). – С. 8-13.