

1) контейнерні перевезення – це більш технологічний вид перевезень в порівнянні з перевезеннями в вагонах, оскільки під час транспортування контейнерів всі операції виконують не безпосередньо з вантажем, а з контейнером, що забезпечує більш високий рівень збереження вантажів та скорочення часу на їх обробку;

2) контейнерні перевезення створюють умови для організації перевезень за участю різних видів транспорту, забезпечуючи цим можливість для доставки вантажів безпосередньо до місця призначення, тобто реалізації комплексної транспортної послуги на залізничному транспорті.

Територією України курсує 11 контейнерних поїздів, які забезпечують 40% перевезення контейнерів від загального обсягу перевезених контейнерів територією України. Однак, тенденції функціонування вітчизняного ринку залізничних контейнерних перевезень вказують на досить в'язкий та нестабільний характер його розвитку. Так, з січня по лютий 2015 року залізниці України в складі контейнерних та комбінованих поїздів перевезли у всіх видах сполучень (імпорт, експорт, транзит та внутрішні перевезення) 11178 контейнерів (в ДФЕ – 20-фунтовому еквіваленті), що на 4% менше, ніж у 2014 році (коли було перевезено 11616 контейнерів в ДФЕ). У 2013 році загальні обсяги перевезень Укрзалізниці в контейнерах також скоротилися на 7% та склали 216714 ДФЕ. Така тенденція розвитку ринку залізничних контейнерних перевезень України вказує на існування ряду причин, що стримують, незважаючи на величезні зусилля Укрзалізниці, його динамічний розвиток. Однією та найбільшою проблемою, що стримує розвиток залізничних контейнерних перевезень в Україні, є незадовільний техніко-технологічний стан об'єктів матеріально-технічної залізниць, таких як рухомий склад та колійне господарство, відсутність сучасних складського та термінального комплексів, низький рівень технічного оснащення станцій.

В цілому основними проблемами розвитку вітчизняного ринку залізничних контейнерних перевезень варто вважати:

- низький рівень розвитку транспортно-логістичної та термінальної інфраструктури;
- недостатня кількість станцій орієнтованих на обробку вантажів в контейнерах;
- відсутність достатньої кількості контейнерів та платформ;
- високий рівень зносу основних фондів Укрзалізниці;
- експлуатаційна несумісність з залізницями європейських країн;
- складність митних процедур та низький рівень співпраці з митними органами країни;

- відносно низька маршрутна швидкість руху поїздів;

- вузький асортимент та низька якість сервісного обслуговування;

- відсутність висококваліфікованих кадрів в сфері логістики та управління ланцюгами поставок, тощо.

Отже, для інтенсивного нарощування обсягів контейнерних перевезень та забезпечення контейнеризації вантажопотоків на сьогоднішній день Укрзалізниці необхідно забезпечити реалізацію ряду організаційних, технологічних та комерційних заходів, здатних сприяти вирішенню існуючих в галузі проблем та якісному вдосконаленню транспортно-логістичного обслуговування на залізницях країни.

УДК 656.073.42

ТЕХНОЛОГІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТАРНО-ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ КОМБІНОВАНИМ ТРАНСПОРТОМ У КРИТОМУ ВАГОНІ У МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Лаврухін О.В., д.т.н., професор,
Шапатіна О.О., аспірант (УкрДУЗТ)*

Відомо, що залізничний транспорт конкурує з автомобільним транспортом, при цьому основною проблемою залізничного транспорту залишається неможливість забезпечення перевезення вантажів «від дверей до дверей», у той же час тарифи на залізничному транспорті є більш дешевими. Тому постає питання щодо об'єднання двох домінуючих наземних видів транспорту та створення комбінованих перевезень. При цьому залізницям відводиться вирішальна роль у автомобільно-залізничних перевезеннях вантажів.

Одним з актуальних завдань залізничного транспорту є своєчасне доставляння вантажів до вантажоодержувачів, наприклад, тарно-штучних вантажів. Ця задача вирішується тим, що перевезення тарно-штучних вантажів здійснюється шляхом послідовного збору вантажів від підприємств вантажовідправників у критий вагон, що розміщений на причепі автотягача, та зміни автотягача з причепом на залізничну ходову частину для руху залізничними коліями. Після завантаження тарно-штучних вантажів у вантажовідправників критий вагон доставляють на причепі автотягача на залізничну станцію, де за допомогою домкратів критий вагон піднімають і автотягач з причепом виїжджають, а залізничні візки підкочують під вагон, при цьому домкрати встановлюють з обох сторін вагона на залізничних

коліях, причому вагон на залізничній ходовій частині у складі поїзда, сформованого із таких самих вагонів, направляють на станцію призначення за допомогою поїзного локомотива, а операції повторюють у зворотному напрямку. Критий вагон піднімають за допомогою домкратів, залізничні візки викочують, а під критий вагон заїжджає автотягач з причепом, на якому він встановлюється за декілька хвилин. Тарно-штучні вантажі у критому вагоні, що розміщений на причепі автотягача, послідовно розвозять до підприємств вантажоодержувачів.

Вивантаження вантажу з критого вагону виконується за допомогою електронавантажувача, при цьому висота рампи співпадає з рівнем полу складу та рівнем полу критого вагону. Для зручності виконання операцій зміни залізничних візків на автотягач з причепом, площадка, на якій виконуються операції знаходиться на рівні головок рейок. Технологія розроблена на кафедрі УВКР УкрДУЗТ.

Ефективність міжнародних комбінованих перевезень зростає, у зв'язку з тим, що з десяти затверджених європейських міжнародних транспортних коридорів по території України проходять європейський коридор № 3, європейський коридор № 5, європейський коридор № 7, Дунайський (водний), європейський коридор № 9, а також Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса. Входження їх до міжнародної транспортної системи признано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

УДК 656.225:65.012

ВИЗНАЧЕННЯ ПОТРЕБ КЛІЄНТУРИ У ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГАХ НА БАЗІ ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,
Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДУЗТ)*

В умовах транспортного ринку України однією з головних стає розробка нових логістичних технологій з підвищення гнучкості системи транспортного обслуговування та її орієнтації на збільшення частки транспортного ринку шляхом отримання переваг перед конкурентами. В теж час, зарубіжний досвід транспортного обслуговування показує неефективність прямих зв'язків споживачів і постачальників у зв'язку з їх недостатнім знанням кон'юнктури транспортного ринку.

З точки зору логістики клієнтура потребує основних послуг, пов'язаних з транспортуванням,

зберіганням, вантажно-розвантажувальними роботами, складуванням, обробкою замовлень, управлінням запасами, при цьому послуги розглядаються як взаємопов'язані і взаємодіючі. З іншого боку, в цьому комплексі особливу важливість мають логістичні показники послуги (якість послуги, відповідність вимозі "точно у термін" та ін.). При цьому система комплексного логістичного обслуговування повинна взяти на себе додаткові функції, які допомагають транспортуванню, наприклад пакування, зберігання, сортування вантажів, оформлення перевезення, визначення оптимального варіанту перевезення, контроль за переміщенням вантажу.

Для цього в першу чергу необхідно формування розгалуженої системи PL-операторів - провайдерів логістичних та складських послуг. Класифікація послуг, прийнята на світовому ринку логістики та складування, має наступні рівні:

1PL - система, при якій всі операції з логістики та складування вантажів виконує сам власник вантажу;

2PL - набір традиційних послуг з транспортування та складування товару;

3PL - комплекс послуг (у тому числі додаткових), що включає традиційне складування, проміжне зберігання вантажу, проектування та розробку інформаційних систем, використання послуг субпідрядників, створення системи управління запасами, підготовка документації при міжнародному сполученні;

4PL - поєднання функцій всіх організацій, що беруть участь в процесі поставки продукції. У завдання 4PL-провайдера входять планування, управління і контроль за всіма логістичними процесами компанії-замовника, причому робота з організацією-клієнтом здійснюється на основі ERP-системи, що здатна звести до мінімуму ризику в логістичному ланцюжку постачання;

5PL - система інтернет-логістики, тобто планування, підготовка, управління і контроль за усіма складовими єдиного ланцюга транспортування і складування вантажів за допомогою електронних засобів інформації та інтернет, як єдиного віртуального майданчика для виконання повного спектру логістичних завдань.

Маркетингову оцінку потреб клієнтури запропоновано проводити у трьох етапах: виявлення ринку послуг і прогнозування потенційного попиту, оцінка ступеня монополізації ринку і потенційних можливостей конкурентів; виявлення незадоволеного попиту і прогнозування обсягу послуг. У процесі діяльності система комплексного логістичного обслуговування повинна орієнтуватися на цільові транспортні ринки на підставі системи сегментації PL-операторів та їх послуг у залежності від цільового