

УДК 624.012.4:699.812

**УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ  
ТРАНСПОРТУВАННЯ ТА ПЕРЕРОБКИ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ  
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

**IMPROVEMENT OF LOGISTIC MANAGEMENT OF  
TRANSPORTATION AND PROCESSING OF GRAIN RAILWAYS  
WITH RAILWAY TRANSPORT**

*докт. техн. наук Д.В. Ломотько, Д.В. Арсененко*  
*Український Державний Університет залізничного транспорту (Харків)*

*D. Sc. (Tech.) D.V. Lomotko, D.V. Arsenenko*  
*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkov)*

Аналіз роботи вантажного сектору залізниці за останні роки намітив чітку тенденцію на розвиток перевезення товарів маслянистої та зернової групи. Динаміка росту аграрного сектору має позитивний характер із наростаючим підсумком причиною чого є технологічний розвиток галузі та попит на світовому ринку.

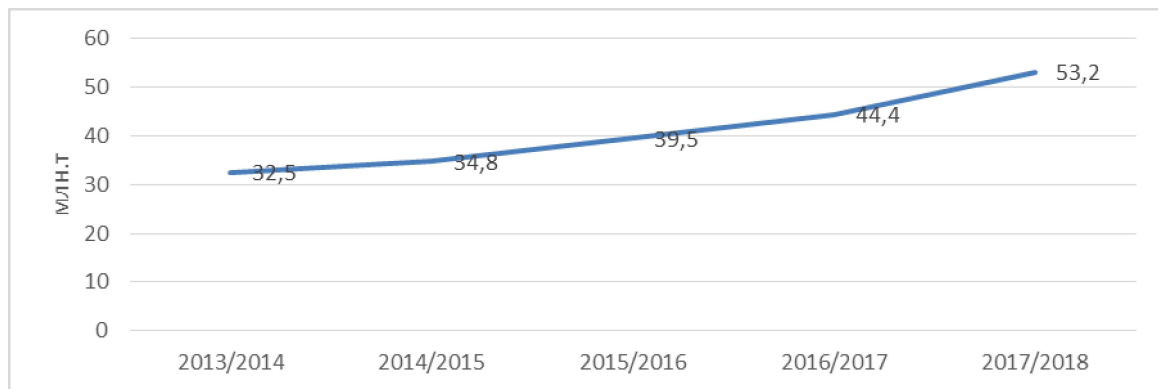


Рис.1. Тенденція росту перевезень зернових вантажів залізничним транспортом

Зважаючи на географічну та нормативно правову складову сектору аграрних перевезень залізниця стає ключовим перевізником в цьому напрямку. В умовах дефіциту локомотивної тяги, відсутності належного ринку інвестування постає питання впровадження відповідних новацій в формування логістики експорту зернових вантажів. Так за минулий фрахтовий рік ціна на вітчизняну кукурудзу на світовому ринку за експертними оцінками була на 18% нижче світової.

Окремо постає питання формування по вагонних відправках цієї групи вантажів. Аналіз завантаженості зерновими вантажами на кінець

календарного 2018 року станцій східної України наочно демонструє неспроможність залізниці забезпечити попит на перевезення цілого ряду відправників із малим та середнім обсягом вантажу. Така ситуація утворює накопичення та заморожування коштів, що унеможлиблює розвиток цілого бізнес сектору та надає негативну оцінку галузі в цілому в мовах необхідності її інвестування.

Зважаючи на вищесказане головною метою власника інфраструктури є створення моделі перевезення зернових вантажів із забезпеченням вимог всіх учасників перевізного процесу в умовах дефіциту локомотивної тяги та необхідності залучення інвестиції на всіх рівнях.

Початок формування такої моделі починається із коректного розподілення вагонного парку на принципах ресурсозбереження. Такий підхід повинен забезпечувати попит із урахуванням скорочення експлуатаційних витрат та розподіленням функції формування попиту на всіх рівнях експлуатаційної роботи галузі.

В умовах дефіциту локомотивної тяги місцева та лінійна робота локомотива повинна плануватися шляхом створення діючого попиту в режимі «он лайн» із скороченням експлуатаційних витрат

Математична модель формування ступінчастого маршруту ґрунтується на принципі скорочення експлуатаційних витрат системою обмежень для якої оборот вагону та експлуатаційні вимоги кожної окремо взятої відправки. Інформаційне забезпечення формування такої системи не потребує капітальних вкладень та може бути забезпечене силами місцевого апарату працівників комерційного цеху. Впровадження такої моделі дозволить забезпечити виконання попиту всіх учасників ринку перевезень зернових вантажів та створить відповідний інвестиційний клімат на всіх рівнях перевізного процесу.

[1] Ломотько Д.В., Розробка моделі функціонування пункту концентрації комерційної роботи в умовах реструктуризації залізничного транспорту [Текст] / Д.В. Ломотько, Арсененко Д.В. // Зб. наук. праць.- Харків: УкрДАЗТ, 2013.- Вип. 142. – С.19-23

[2] Lomotko, D.V. Methodological Aspect of the Logistics Technologies Formation in Reforming Processes on the Railways [Text] // Transportation Research Procedia, Volume 14, 2016, Pages 2762-2766, ISSN 2352-1465, <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>

[3] Кулешов В. В. Удосконалення технології перевезень парком вагонів операторських компаній на станціях вузла [Текст] / В. В. Кулешов, О. Ю. Толбатов, Т. Р. Чурилик // Зб. наук. праць Укр. держ. академії залізнич. трансп. – Харків, 2013. – Вип. № 135 – С. 107-111.

[4] Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В. Formation of fuzzy support system for decision-making on merchantability of rolling stock in its allocation [Електрон. ресурс] / Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – №. 3 (78). – С. 11-17. – Режим доступу: <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>

[5] Ricardo García Ródenas, José Carlos García García, María Luz López García, Commercial actions management for railway companies, Transportation Research Procedia, Volume 27, 2017, Pages 1250-1255, ISSN 2352-1465, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.152>.