

збереження при перевезенні вантажу, безпеки руху та цілісності рухомого складу. Таким чином, з урахуванням своєчасного проведення необхідних видів ремонтів і технічних обслуговувань, можливо для будь якого вагона визначити його придатність у комерційному відношенні для навантаження певного вантажу [2]. Далі постає завдання забезпечення вантажовласників вагонами необхідної категорії придатності у відповідності до їх заявок. Після порівняння відповідної заявки на навантаження і реальної кількості вагонів необхідного типу і необхідної категорії комерційної придатності у пунктах накопичення порожніх вагонів, видається рішення про формування складу поїзда.

Отже, повна інформація про інтенсивність та термін експлуатації вагона дозволяє для будь якого його типу визначити придатність у комерційному відношенні для навантаження певного вантажу. Визначені категорія придатності вагонів відповідного типу вагонів та їх кількість у пунктах накопичення з урахуванням заявок вантажовласників в пунктах формування дозволяють забезпечити збереженість вантажів при перевезенні залізничним транспортом.

[1] Ломотько, Д.В. Формування нечіткої системи підтримки прийняття рішення щодо придатності у комерційному відношенні рухомого складу при його розподілі [Текст] / Д.В. Ломотько, А.О. Ковальов, О.В. Ковальова // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2015. – Вип. 6/3 (78) – С. 11-17.

[2] D. Lomotko, A. Kovalov, O. Kovalova, J. Shuldiner. Safeguarding of Goods During Railway Shipping // International Journal of Engineering & Technology, 7(4.3), 2018. P. 246 – 250.

УДК 656.614:338.1

**УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ КОНТЕЙНЕРНИХ І
КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ
ТРАНСПОРТОМ**

**IMPROVING THE ORGANIZATION OF CONTAINER AND
CONTRAILER TRANSPORTATION BY RAILWAY TRANSPORT**

*докт. техн. наук Д.В. Ломотько, Р.Є. Перебийніс
Український державний університет залізничного транспорту (м.Харків)*

*D. Sc. (Tech.) D.V. Lomotko, R.Y. Perebyinis
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

Контейнеризація є радикальним прогресивним методом в організації процесу товарообміну. Удосконалення контейнерних і контрейлерних перевезень в Україні та підвищення їхньої якості дозволить:

Вісник економіки транспорту і промисловості № 66, Додаток, 2019

- Виключити зайві операції, скоротити час перевезення.
- Підвищити продуктивність транспортних засобів і механізмів.
- Скоротити витрати на тару, звести до мінімуму втрати вантажів.
- Ефективно використовувати сучасні підйомно-транспортні засоби.
- Знизити транспортні витрати і як наслідок собівартість продукції.

Одним з кроків для оптимізації перевезень вантажів є розрахунок економічної ефективності впровадження прискореного маршрутного контейнерного поїзда на базі вихідних даних, наведених у табл. 1.

Таблиця 1

Дані для розрахунку економії від впровадження прискореного маршрутного контейнерного поїзда.

	Робота регіональної філії, (ваг з контейнерами)	70
1	Середньозважений простій одного вагону до впровадження технології, год.:	12,5
2	Питомі витрати на одну вагоно годину простою, грн/год	2,05
3	Простій одного вагону після впровадження технології за роками, год.:	
	2018 р.	10,23
	2019 р.	10,23

Проведені розрахунки показників економічної ефективності на основі вищевказаних даних показують:

1. Економія від прискорення обігу вагона з контейнерам за рік ($E = \Delta n e_{в.-г.} \cdot 24$), складе 2 790 673,2 грн.
2. Економія від скорочення простою вагонів на одній технічній станції ($E_{ТЕХ} = \Delta n_{ТЕХ} e_{в.-г.} \cdot 24$), складе 430 992 грн за рік.
3. Економія від скорочення простою вагонів під однією вантажною операцією ($E_{ВАНТ} = \Delta n_{ВАНТ} e_{в.-г.} \cdot 24$), складе 323 244 грн за рік.
4. Річна економія від впровадження контейнерних поїздів ($E_{річна} = E_{прис} + E_{тех} + E_{ван}$).

$$E_{річна} = 2\,790\,673,2 + 430\,992 + 323\,244 = 3\,544\,909,2 \text{ грн.}$$

Розрахунки підтверджують доцільність і економічну ефективність впровадження технології контейнерних та контрейлерних перевезень на залізничному транспорті України.

Оптимізація перевезень вантажів істотно і позитивно вплине на показники якості та ефективності перевезень, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля та на транспортний сектор економіки України у цілому.

[1] Залізничний інформаційний портал [Електронний ресурс]: Медіацентр “Магістраль” АТ “Укрзалізниця” Контейнерні перевезення - ключ до європейського ринку.-Режим доступу: <https://info.uz.ua> -(Дата звернення : 6.12.2018).

- [2] Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]:інтермодальні перевезення. –Режим доступу: www.uz.gov.ua –(Дата звернення 8.12.2018)
- [3] Офіційний сайт філія "Центр транспортного сервісу "Ліски" публічного акціонерного товариства "Українська залізниця"[Електронний ресурс]:контейнерні поїзди. –Режим доступу: www.liski.ua–(Дата звернення 8.12.2018).
- [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 //Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – №. 3 (78). – С. 11-17, <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>.

УДК 656.222:658.519

**СТВОРЕННЯ ЄДИНОГО ІНТЕГРОВАНОГО ПРОСТОРУ З МЕТОЮ
УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ**

**CREATION OF A SINGLE INTEGRATED SPACE WITH THE PURPOSE
OF MANAGEMENT OF SUPPLY CHAINS**

*докт. техн. наук Д.В. Ломотько, Д.М.Кравченко
Український державний університет залізничного транспорту(Харків)*

*D. Sc. (Tech.) D.V. Lomotko, D.M.Kravchenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Створення вимог до інформаційної системи для того, щоб зменшити невизначеність між ланками ланцюга постачання, а саме потрібний товар повинен бути доставлений в потрібний час, в потрібне місце, з найменшими витратами, необхідної якості, в потрібній кількості і потрібному споживачеві.

Саме тому запропоновано взяти за основу міжнародний стандарт UN/EDIFACT. Існуюча система обороту документів потребує змін. Пропонується взяти відомий стандарт електронного обміну даними в управлінні, торгівлі та на транспорті UN/EDIFACT, що є переважаючим за межами Північної Америки і основним на території ЄС, Росії та країн Митного Союзу. При розробці стандартів електронного документообігу була проведена робота по дослідженню використання всіх даних «паперових» документів, що використовуються у зовнішньоекономічній діяльності. Як з'ясувалося, більшість документів містять дані і навіть цілі групи даних, які повторюються. В основу стандарту UNEDIFACT покладені наступні принципові ідеї: обмін здійснюється повідомленнями; стандартизація за типом документа, що використовується на рівні повідомлень; повідомлення має ієрархічну структуру і складається з сегментів; стандартизація даних на рівні сегментів і елементів даних; сегменти можуть групуватися за певною ознакою; незаповнені (порожні) сегменти можуть опускатися; типові поля