

Вартість перевезення та швидкість доставлення вантажів багато в чому залежать від вибору маршруту перевезень. Разом з цим вибір транспортних засобів для перевезення є одним із головних інструментів з покращення якості доставлення вантажів. При здійсненні мультимодальних перевезень вантаж на всьому шляху прямування знаходиться в тій самій транспортній одиниці, що сприяє якості та схоронності доставлених вантажів у зв'язку із зменшенням вантажних операцій.

Так, мультимодальні технології дозволяють здійснити доставлення «від дверей до дверей», навіть під час транспортування вантажу з континенту на континент, передачу відповідальності за збереження вантажу на всьому шляху доставлення одному оператору, економію часу на складання договорів з перевізниками та контролі за перевезеннями.

Отже, здійснення мультимодальних перевезень сприятиме відновленню транспортної галузі, успішній євроінтеграції, підвищенню ефективності та конкурентоспроможності українських перевезень вантажів.

УДК 656.223: 629.463

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНОЇ РОБОТИ ІЗ КОНТЕЙНЕРАМИ

IMPROVING THE ORGANIZATION OF CARGO WORK WITH CONTAINERS

*Докт. техн. наук Д.В. Ломотько¹, Dr hab. inż., prof. UTH Rad
(PhD. Eng., Associate Professor) Tomasz Perzyński²,
аспірант О.Ф. Афанасова¹*

¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)
²Kazimierz Pulaski University of Technology and Humanities in Radom (Poland)

*D. Lomotko¹ D. Sc. (Tech.), Dr hab. inż., prof. UTH Rad
(PhD. Eng., Associate Professor) Tomasz Perzyński²,
O. Afanasova¹ postgraduate*

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

²Kazimierz Pulaski University of Technology and Humanities in Radom (Poland)

В сучасний складний період для держави і для транспортної системи України залізниці зберігають найважливіше місце. Вони мають перспективи розвитку в умовах наявності конкуренції з боку інших видів транспорту. Одним з головних напрямків розвитку вітчизняних залізниць є удосконалення роботи з контейнерними вантажами.

Діяльність залізничних станцій та вузлів зі значними обсягами перевантаження технологічно пов'язано з роботою залізничного транспорту, проте інформаційні взаємодії під час цього процесу, як правило, перебувають

на невисокому рівні. Технологічний процес тісно пов'язаний із організацією спільної діяльності усіх видів транспорту та вантажовласників, що при обробці великого вантажопотоку стає істотно необхідним. Це пов'язано з організацією безперервного перевізного процесу, технологічне та інформаційне забезпечення якого повинно базуватись на логістичних принципах.

З огляду на становище, що складається в транспортній галузі, можна сказати, що переважна кількість контейнерних вантажів передається з автомобільного на залізничний транспорт, а «прямий» варіант перевантаження доходить до 50%. Регулювання контейнерного вантажопотоку є значним ринковим інструментом підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі.

Обробка контейнерів переважно здійснюється центром транспортного сервісу (ЦТС). Технологія функціонування та взаємодії станції та центра транспортного сервісу, що до неї примикає повинна забезпечувати:

- своєчасний прийом вантажів, які надходять зі станцій України та інших країн;
- організацію навантаження та розвантаження вантажів на фронтах та під'їзних коліях підприємств в терміни, які не повинні перевищувати встановлені норми часу на вантажні операції;
- зменшення очікування вагонів в процесі розвантаження та скорочення їх простоїв під вантажними операціями;
- подальшому розвитку організації перевантаження вантажів по прямому варіанту;
- притягнення додаткових обсягів вантажів тощо.

Нажаль, технологія взаємодії станції у таких вузлах є малоефективною. У зв'язку з цим для вітчизняного залізничного транспорту особливо актуальним є питання нормування обігу вагонів на під'їзних коліях. Виходячи з наведеного вище актуальною стає задача удосконалення технологій роботи під'їзної колії та станцій магістрального транспорту на залізничних станціях. Ці заходи повинні поєднувати організаційні питання з питаннями раціонального технічного оснащення і кількості технічних засобів, що забезпечує зменшення часу знаходження вагонів і, як наслідок, скорочення обігу вантажного вагона та підвищення конкурентоспроможності та прибутковості залізниць у цілому.

Метою дослідження є підвищення ефективності функціонування роботи із контейнерами залізничних перевантажувальних станцій та центрів транспортного сервісу за рахунок удосконалення технології роботи на базі логістичних принципів.

Багатоплановість, складність питань щодо впровадження ресурсозберігаючих технологій у діяльності станцій, адаптації їх до умов ринкового середовища, удосконалення територіально-функціональної структури, стратегії їх розвитку і функціонування на ринку транспортних послуг, недостатня кількість комплексних техніко-технологічних розробок щодо залізничних контейнерних перевезень обумовлюють доцільність впровадження логістичних методів у технологію роботи станцій із контейнерами.

Методологічною основою цих досліджень є фундаментальні положення сучасної теорії експлуатації залізниць та транспортної логістики, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених з проблем розвитку та трансформації залізничної галузі, зокрема системи перевантаження на інші види транспорту, теоретичні та методичні розробки науково-дослідницьких установ, а також законодавчі та нормативні акти, які регулюють розвиток транспортного комплексу країни.

Прогнозування транспортних потоків принципово відрізняється від планування. Основне розходження впливає з його задачі - планування є процесом прийняття і практичного здійснення керуючих впливів, а прогнозування покликане обґрунтовувати і формувати наукові передумови прийняття керуючих рішень. Основні задачі прогнозування впливають з необхідності визначення і відокремлення головних показників майбутнього розвитку об'єкта дослідження. При цьому однією із самих важких задач прогнозування транспортних потоків є вибір методу, що відповідає прогнозованим тенденціям. Прогнозування і керування транспортними потоками спрямовано на попередження і мінімізацію можливих збитків, створення стану визначеності на транспортному ринку, забезпечення відповідності пропускних, провізних спроможностей і інших технічних параметрів.

Як свідчить аналіз тенденцій розвитку транспортного обслуговування і систем обробки інформації, інформаційний сервіс на транспорті повинен розвиватися в двох напрямках - він повинен надавати послуги як оперативним працівникам транспорту, так і його клієнтам.

Для вибору найбільш ефективного методу прогнозування необхідно користуватися наступними даними: класифікація і характеристика методів; перелік вимог до вхідних даних; класифікація об'єктів прогнозування. Кожний метод прогнозування можна інтерпретувати як алгоритм переробки інформації. Отже, найважливішою вимогою методу є вимоги до вихідних даних для його застосування, що чітко і ясно повинні бути сформульовані. З іншого боку, специфіка прогнозованих параметрів транспортного ринку полягає в їхній швидкій мінливості, тому метод прогнозування повинен мати характеристики, що самокорегуються.

1 Закон України «Про залізничний транспорт». Введено в дію Постановою Верховної Ради України 04.07.1996 р. за №273/96 (зі змінами та доповненнями). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.

2 Михалевич В.С., Трубин В.А., Шор Н.З. Оптимизационные задачи производственно-транспортного планирования. М. Наука, 1986. – 264 с.

3 Ломотько Д.В. Удосконалення сумісної роботи портів та залізничних вузлів на основі логістичних методів / Т.В. Бутько, Д.В. Ломотько, Т.В. Головка // Східно-Європейський журнал передових технологій. – 2007. - № 3/6 (27). – С. 10-16.

4 Ломотько Д.В. Удосконалення сумісної роботи портів та залізничних вузлів на основі логістичних методів / Т.В. Бутько, Д.В. Ломотько, Т.В. Головка // Східно-Європейський журнал передових технологій. – 2007. - № 3/6 (27). – С. 10-16