

- Компанія-перевізник працює зі своїми підрядниками
- Безпечна доставка вантажів (виконавець несе повну відповідальність)
- Один пакет документів для вантажу

На мою думку, всі ці фактори впливають на лояльність клієнта, та сприяють гарним умовам співпраці. В свою чергу компанія перевізник працює зі своїми постійними, надійними підрядниками, що в свою чергу мінімізує ризик виникнення форс-мажорних ситуацій, подовження терміну доставки вантажу, пошкоджень та ще безліч яких непередбачених обставин.

[1] Огар М.О. Перспективи розвитку інтермодальних перевезень в Україні (<http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/11075/1/Ohar.pdf>)

[2] Димарчук С.М. Особливості організації транспортно-логістичних систем інтермодальних вантажоперевезень. Вісник ДУ «Львівська політехніка». 2000. № 390. С. 20–22.

[3] Петренко О.І. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. № 5. С. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582> [3]

УДК 656.2

ПРОПОЗИЦІЇ З ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

PROPOSALS FOR IMPROVING THE EFFICIENCY OF CONTAINER TRANSPORTATION

канд. техн. наук. О.М. Костєнніков¹, канд. техн. наук. О.О. Ярыта²

¹*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

²*Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)*

O. Kostiennikov O., PhD (Tech.)¹, O. Yaryta PhD (Tech.)²

¹*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

²*Kharkiv National automobile and highway university (Kharkiv)*

Контейнерні термінали із середніми обсягами роботи в основному розташовуються на вантажних станціях загального користування. При їх проектуванні обсяги роботи були значно більшими, ніж зараз, тому ємність контейнерних площадок на сьогодні перевищує потрібну [1]. Частину площадок було законсервовано, але це викликає додаткові щорічні витрати на їх утримання, тому окремі керівники уклали угоди з підприємствами, які постійно виконують роботу з контейнерами, на оренду окремих контейнерних площадок або на окремі частини їх площ. На жаль сучасний стан контейнерного господарства на залізничній мережі України незадовільний.

Інноваційні технології пов'язані з новими формами організації перевезень. Це особливо актуально для центру транспортного сервісу, у власності якого знаходяться контейнери та платформи. Одним із найбільш ефективних способів зниження витрат компанії є організація прямих контейнерних поїздів між

терміналами, які є у власності компанії. Організація контейнерних поїздів користується попитом провідних логістичних компаній, які зацікавлені в прискореній доставці до одержувача значної кількості вантажу. Але на сьогодні значна частина перевезень вантажів в контейнерах виконується одиночними вагонами в складі вантажних поїздів. Виходячи із світового досвіду розвитку контейнерних перевезень актуальним є створення контейнерних терміналів, які будуть мати можливість систематизувати та укрупнити розосереджені контейнерні потоки, а також розподіляти їх на термінали призначення шляхом організації прямих контейнерних поїздів, тобто будуть контейнерними накопичувально-розподільчими центрами (КНРЦ) [2].

Виявлено, що в значній частині проаналізованих робіт термінали виконують тільки одну функцію – переробки контейнерів. Але в умовах сучасного ринку контейнерних перевезень до термінальних комплексів висуваються нові вимоги [3]. На основі аналізу досвіду функціонування контейнерних терміналів на території Європи, США та Канади можливо зробити висновок про наступні загальносвітові тенденції в розвитку термінально-логістичної інфраструктури контейнерних перевезень залізничним транспортом.:

- створення в технічному оснащенні накопичувально-розподільчих центрів, які виступають в ролі концентратів і розподільників контейнерних потоків являється загальносвітовою тенденцією;

- організація переміщення контейнерних потоків між накопичувально-розподільчими центрами в США та Канаді виконується контейнерними поїздами. Схожі тенденції мають місце і в Європі.

Виходячи із аналізу ринку контейнерних перевезень України, в яких значну частину складають одиночні відправлення вагонами в складі вантажних поїздів, а також сучасними загальносвітових тенденцій розвитку даної галузі, можливо поставити питання про економічну доцільність ефективності створення накопичувально-розподільчих центрів на мережі залізниць України, які пов'язані між собою рухом контейнерних поїздів.

Контейнерний накопичувально – розподільний центр для терміналу центру транспортного сервісу, здатним працювати в якості накопичувального і розподільного центру контейнерних потоків. КНРЦ відрізняється від стандартного контейнерного терміналу тим, що не тільки переробляє, а ще й об'єднує та розподіляє контейнерні потоки. Контейнерні накопичувально – розподільні центри планується утворювати на базі діючих контейнерних терміналів операторських компаній. Подібні центри повинні бути пов'язані між собою прямими контейнерними поїздами, тому другою відмінною особливістю КНРЦ є можливість приймати і формувати контейнерні поїзди на своїй території.

[1] Альошинський Є.С., Мкртчян Д. І., Шелехань Г. І. Пропозиції по удосконаленню технології контейнерних перевезень України. *Зб. наук. праць*. Харків: УкрДАЗТ, 2007. Вип. 80. С. 70-75

[2] Carlo H. J., Vis I. F., K. J. Roodbergen Storage yard operations in container terminals: Literature overview, trends, and research directions, *European journal of operational research*. 2014, Jun. Vol. 235, № 2. P. 412-430.

[3] Курмыныш Н. Логистика в восточной Европе: справочник по управлению системами логистики в восточной Европе или что необходимо знать, чтобы система была на 30% эффективнее. Рига, 2007. 191 с.