

морської діяльності або морської господарської діяльності.

Державне регулювання МГК слід розглядати складною категорією, суть якої полягає в цілеспрямованому, системному впливу держави на діяльність всіх складових МГК з метою створення сприятливих умов для їх розвитку. Державне регулювання МГК – це управлінська діяльність державних органів та органів місцевого самоврядування в межах делегованих їм повноважень, спрямована на реалізацію морської державної політики. Відповідно до Морської доктрини, державна морська політика – система врегульованих зовнішніх та внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, реалізації національних інтересів України у цій сфері. На даний час, відповідно до рішення РНБО від 6.05.2015 р., необхідно розробити та затвердити нову редакцію Морської доктрини. В новій редакції Доктрини доцільно було б визначити сутність категорії МГК та визначити державне регулювання МГК України як вплив держави на економічну діяльність суб'єктів МГК з метою впорядкування та підвищення результативності, що законодавчо закріплено державою і реалізуються шляхом проведення державної морської політики. Визначення сутності державного регулювання МГК України є необхідним для удосконалення державної морської політики розвитку МГК.

УДК 656.212.5

**ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
ЗАСТОСУВАННЯ
УДОСКОНАЛЕНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ
ОБРОБКИ ВАГОНОПОТОКІВ У
СИСТЕМІ «СОРТУВАЛЬНА
СТАНЦІЯ – ВАНТАЖНА СТАНЦІЯ
– РАЙОННІ ПАРКИ ПОРТУ»**

Шелехань Г.І., асистент (УкрДУЗТ)

Обсяг переробки вантажів у морських і річкових портах (причалах) України за I півріччя 2015 року склав 73,2 млн. т, що на 5,7% більше, ніж за аналогічний період 2014 року. За цей період перероблено 50,1 млн. т експортних вантажів, що складає 68,4 % від загального

обсягу. Найбільша частка у загальному обсязі переробки вантажів припадає на морські порти (причали), на яких перероблено 71,4 млн. т вантажів (97,5% від загального обсягу вантажів), з них у морських торговельних портах перероблено 63,3 млн. т.

Це свідчить про стабільну динаміку розвитку міжнародних торгових відносин України з країнами Азії (Китай, Туреччина, Японія), Сполучених штатів Америки та Європи (Італія, Нідерланди, Іспанія), з якими налагоджено морські торговельні шляхи. Близько 90% переробки вантажів у морських портах України відбувається у Одеській та Миколаївській областях, куди вантажі потрапляють залізничним сполученням з прилеглих припортових вантажних станцій. Таким чином, чітка організація взаємодії між залізничним та морським видами транспорту сприяє успішному просуванню вантажів у міжнародному сполученні, визначає швидкість доставки вантажів, зручність обслуговування вантажовласників та ефективність обробки транспортних одиниць.

На сьогодні в Україні працює 274 вантажні станції. Але на даний час мають місце значні простой вагонів з вантажами на припортових станціях. Однією з головних причин цих простоїв, що приносять ПАТ «Укрзалізниця» значні збитки в умовах дефіциту вантажних вагонів, є відсутність чіткої технології підведення поїздів, судів і вантажів до портів, узгодженого з підведенням судів і наявністю вільних місткостей причалів і складів. Тому актуальною постає задача зменшення цих простоїв, у тому числі за рахунок раціональної організації залізничних транспортних потоків, що прямують територією України через морські порти.

Одним з можливих напрямків для реалізації зазначеного вище може виступати удосконалення технології роботи опорних сортувальних станцій, що формують вагонопотоки на припортові вантажні станції. Удосконалена технологія передбачає пріоритетне перед вагонами інших призначень виконання технологічних операцій на сортувальній станції з детальним підбиранням груп вагонів відцепами за вантажними фронтами та причалами морського порту. З одного боку, такий підхід до обробки вагонів збільшує час обробки вагонів пріоритетного обслуговування на сортувальній станції через

необхідність виконання повторних операцій по сортуванню і підбиранню вагонів, але водночас суттєво скорочує час обробки вагонів на припортових вантажних станціях, технічні можливості яких значно уступають технічним потужностям сортувальних станцій, а отже, зумовлює більшу тривалість технологічних операцій, що технічно можуть виконуватись і на припортових вантажних, і на сортувальних станціях.

Ефективність застосування пріоритетної технології обробки вагонопотоків визначається загальною тривалістю знаходження вагонів у системі «сортувальна станція – припортова вантажна станція – районні парки порту». Удосконалена технологія значно зменшує завантаженість технічних пристроїв на припортових станціях, прискорює доставку вагонів до морських портів за рахунок економії часу знаходження вагонів у системі.

УДК 656.073.28

ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЕФЕКТУ ВІД ОБҐРУНТУВАННЯ ВАРІАНТУ ДОСТАВКИ ТАРНО-ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

Шуліка О.О., аспірант (ХНАДУ)

Результати оцінки впливу параметрів потоку заявок на загальні витрати на доставку тарно-штучних вантажів (ТШВ) при міжміських автомобільних перевезеннях дають змогу визначення таких чисельних характеристик вхідних керованих параметрів, які дозволятимуть для відомих параметрів потоку заявок на обслуговування у міжміському сполученні сформулювати найбільш ефективний (для використаного критерію ефективності) варіант транспортно-технологічної схеми доставки (ТТСД).

Оцінка економічного ефекту від вибору оптимального варіанту ТТСД ТШВ у міжміському сполученні проводиться на підставі запропонованого критерію

ефективності при його обґрунтуванні відносно альтернативних варіантів ТТСД ТШВ. Економічний ефект від вибору оптимального варіанту пропонується оцінювати як середнє зважене із урахуванням значущості кожного з альтернативних варіантів ТТСД [4]:

$$E_3 = \frac{\sum_{i=1}^N E_3^i \cdot B_{\text{ДЛ}}^i}{\sum_{i=1}^N B_{\text{ДЛ}}^i}, \quad (1)$$

де E_3 – ефект від вибору оптимального варіанту ТТСД для окремої заявки на транспортне обслуговування, грн/заявка;

$B_{\text{ДЛ}}^i$ – сумарні витрати суб'єктів схеми доставки для i -ого варіанту ТТСД, грн/заявка;

N – кількість альтернативних варіантів ТТСД, од.

Ефект від вибору оптимального варіанту доставки є ефектом синергетичним, що враховує бізнес-інтереси всіх суб'єктів процесу доставки та досягається за рахунок скорочення сумарних витрат підприємств-елементів логістичного ланцюга, при цьому на кожного з суб'єктів процесу доставки припадає певна частка синергетичного ефекту. Величина синергетичного ефекту від управлінського рішення щодо обґрунтування варіанту доставки, згідно з оцінюється відносно інших альтернативних варіантів.

Оцінка частки синергетичного ефекту, що приходить на конкретного учасника процесу доставки, проводиться на підставі ефекту на одну заявку за формулою

$$\delta_j = \frac{E_3^j}{E_3}, \quad (2)$$

де E_3^j – синергетичний ефект від обслуговування однієї заявки, що приходить на j -го учасника процесу доставки, грн/заявка, який визначається аналогічно залежності (1).

Таким чином, результати використання запропонованого підходу з вибору оптимальних варіантів ТТСД можна оцінити величиною економічного ефекту за наведеною методикою.