

использовании именно этого фактора мы можем укрепить свое влияние не только в рамках придунайского региона, но и транспортных коридоров вообще. В противном случае монопольное место Украины займет одно из соседних государств.

Следует обратить внимание на то, что с развитием интермодальных перевозок отмечается тенденция вложения средств в строительство новых контейнерных терминалов и развития

международных коридоров, таких как Северное море, Балтика-Чёрное море, TRACECA, Европа-Азия, «Шёлковый путь». Прирост инвестиций в строительство новых терминалов глобальными контейнерными операторами с 2005 по 2011 гг. ежегодно будет составлять 5,7%. Это выше, чем планируют другие организации и государственные компании. Учитывая динамику роста перевозки грузов на период до 2050 годы, см. диаграмму 1.

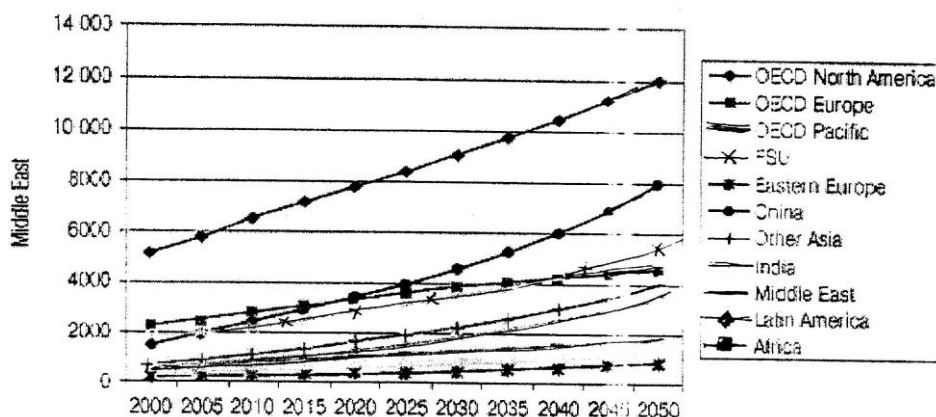


Диаграмма 1. Динамика перевозки грузов

На 1 января 2006 г. мировой контейнерный флот насчитывал 3514 судов на 113,6 млн т дедвейта, способных взять на борт 8,1 млн TEU, в то время как оставшийся сухогрузный флот насчитывал 16 544 судна на 97,4 млн т дедвейта, эквивалентного 2 млн TEU. В 2005 г. по сравнению с 1996 г. контейнерный флот вырос в 2 раза. В 2002-2006 гг. флот прирастал на 11,4% ежегодно.

Контейнерные и мультимодальные перевозки по морю, морскими линиями, будут расти и в дальнейшем. Этому будут способствовать следующие движущие силы процесса:

- дальнейший рост мировой экономики, глобализация экономической деятельности и либерализация внешнеэкономических связей;

- рост влияния определенных сил, которые принято называть политическими, а именно: принятие в целом ряде стран транспортной стратегии, направленной на увеличение контейнеризации, что, в свою очередь, продиктовано экологией, безопасностью, социальными составляющими;

- использование экономики масштабного роста во всех звеньях логистической цепочки;

- относительно высокие темпы роста строительства новых судов должны сопровождаться соответствующим развитием инфраструктуры и контейнеризации грузов в целом;

- внедрение транспортно-логистического мышления;

- развитие информационных и телекоммуникационных технологий.

УДК 656.2

РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ТЕХНОЛОГІЇ ОБРОБКИ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНОГО ВАГОНОПОТОКУ НА КРУПНИХ ТЕХНІЧНИХ СТАНЦІЯХ ТА ПРИЛЕГЛИХ ДІЛЬНИЦЯХ В МЕЖАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Альошинський Є.С., д.т. н., доцент (УкрДАЗТ)

Головним напрямком інтеграції українських залізниць в глобальну транспортну систему є розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК). Ключове значення в переробці міжнародних вантажопотоків в межах МТК відіграють залізничні станції, в першу чергу прикордонні передавальні та припортові вантажні. Крім цих станцій, важливу роль для функціонування транспортного комплексу міжнародних перевезень відіграють великі технічні (сортувальні, рідше дільничні) станції, не дивлячись на те, що в більшості випадках вони виконують лише транзитні функції.

На сьогодні не всі напрямки, що визначені як міжнародні транспортні коридори, відповідають вимогам якнайшвидшого транспортування експортно-імпортних вантажів. В зв'язку з чим проведено аналіз можливостей затримок вагонопотоків в русі по перегонам, що в значній мірі залежить як від технічних недоліків дільниць (1-коліїні та неелектрифіковані дільниці або дільниці з крутими уклонами та кривими малих

радіусів), так і технологічних (затримки на дільницях з великою середньою вантажнонапруженістю, затримки на дільницях з постійним інтенсивним пасажирським рухом, затримки при виконанні обслуговування составів поїздів на кожній великій технічній станції даного напрямку).

Аналіз причин затримок виявив, що для удосконалення системи доставки вантажів при міжнародних залізничних перевезеннях в межах транспортних коридорів в першу чергу увагу слід приділяти раціоналізації роботи технічних станцій. Основними напрямками оптимізації є: вибір менш завантажених маршрутів прямування транзитного міжнародного вагонопотоку через достатньо оснащені сортувальні залізничні станції; метод «зустріч поїзда з ходу»; метод «подовження плеча» обробки составів; застосування «спеціальних транзитних ниток графіку руху поїздів».

Використовуючи наведені принципи, можна значно (на 20-30%) скоротити число сортувальних станцій на яких будуть проводитись якісь технічні операції, та, відповідно, скоротити число зупинок на технічних станціях, а з цим і зменшити загальний час транспортування вантажів в межах міжнародних транспортних коридорів (в середньому по всіх транзитних напрямках на 27,4%), що дозволяє розраховувати на ефективну реалізацію транзитного потенціалу транспортної системи України як сухопутного моста між Європою та Азією.

УДК 656.2

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ПРИКОРДОННОЇ ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,
Бауліна Г.С., аспірант (УкрДАЗТ)*

У сучасних умовах велике значення має забезпечення виконання потреб учасників транспортного бізнесу до швидкості проходження вантажів по залізницях, їх схоронності, в наданні повного циклу якісних логістичних послуг. Тому на базі прикордонної перевантажувальної станції доцільно створити логістичний центр типу «прикордонний сухий порт» (ЛЦПСП), який буде виступати в ролі регулятора вантажопотоків, що надходять та відправляються з таких станцій, у взаємодії з маневровим диспетчером, на якого покладено функції координатора дій, пов'язаних з підбиранням, подачею та прибиранням рухомого складу для виконання відповідних вантажних

операцій в «прикордонному сухому порту».

Аналіз обсягів перевезення великотоннажних контейнерів у міжнародному сполученні показав, що ЛЦПСП доцільно сформувавши на базі існуючих контейнерних терміналів на великих прикордонних перевантажувальних станціях, що оснащені необхідною навантажувально-розвантажувальною технікою та можуть працювати з 20 та 40 футовими контейнерами міжнародного класу.

Отже, контейнерні термінали типу «прикордонний сухий порт» дозволять здійснювати прийом, накопичення, сортування, формування транспортних партій контейнерів, перевантаження імпортованих вантажів із європейських вагонів у вагони колії СНД, зберігання та переробку контейнерів на складі тимчасового зберігання, а також виконання митного та інших видів контролю із забезпеченням виконання логістичних принципів доставки «точно в строк», «у повній схоронності» та «від дверей до дверей».

Відповідно до запропонованої технології функціонування логістичного центру «прикордонний сухий порт», сформовано модель ЛЦПСП в умовах прикордонної перевантажувальної станції, як функції приведених витрат на партію контейнерів, що пропонується інтегрувати як додаткову задачу на автоматизовані робочі місця логіста та маневрового диспетчера.

УДК 656.2

МЕТОДОЛОГІЯ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор;
Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)*

Процеси реформування інфраструктури залізничного транспорту базуються на позитивних тенденціях, що спостерігаються в останній час на транспортному ринку і обумовлюють підвищення конкурентоспроможності залізниць у всіх державах СНД і Балтії. Як показує досвід, процеси реформування необхідно проводити з урахуванням можливості отримання загальносистемного ефекту від функціонування окремих взаємопов'язаних підсистем (підрозділів залізничного транспорту), як єдиної системи.

Системний підхід щодо обґрунтування процесу реформування та розвитку залізничного транспорту передбачає формування динамічної моделі окремих транспортних підрозділів у складі єдиної організаційно-технологічної структури,