

Таблиця 2

Взаимосвязь критериев и вида цепи выбора составляющих транспортной технологии (примеры) (предлагается)

Критерий	Варианты цепи выбора
1. Надежность	1.1 Маршрут – транспортное средство – водитель 1.2 Водитель – транспортное средство – маршрут 1.3 Транспортное средство - водитель — маршрут
2. Удобство разгрузки	2.1 Транспортное средство - маршрут — водитель 2.2 Транспортное средство - водитель — маршрут
3. Затраты	3.1 Маршрут – транспортное средство – водитель 3.2 Транспортное средство - маршрут — водитель
...	...

Например, если основной критерий «удобство разгрузки», то первоочередным, при выборе транспортной технологии, целесообразно принимать «выбор транспортного средства». Это позволит подобрать транспортное средство с необходимыми характеристиками для осуществления разгрузки.

В дальнейших исследованиях необходимо рассмотреть вопросы субоптимизации между составляющими транспортной технологии и согласование с критериями систем, в которых реализовываются такие технологии.

#### Список использованных источников

1. Горяинов, А.Н. Транспортная диагностика. Книга 1. Научные основы транспортной диагностики (диагностический подход в системах транспорта) [Текст]: монография / А.Н. Горяинов. – Харьков: НТМТ, 2014. – 291 с. ([http://www.logistics-gr.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=20294&catid=84&Itemid=197](http://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=20294&catid=84&Itemid=197)).

2. Беспалов, Р. С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки [Текст]. / Р.С. Беспалов. – М.: Вершина, 2007. – 384 с.

УДК 656.212.5

*Г. І. Шелехань*

### УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ СИСТЕМИ «СОРТУВАЛЬНА СТАНЦІЯ – ПРИПОРТОВА СТАНЦІЯ – РАЙОННІ ПАРКИ ПОРТУ» ПРИ ОБСЛУГОВУВАННІ ЕКСПОРТНИХ ВАГОНОПОТОКІВ

*G. Shelekhan*

#### IMPROVEMENT OF THE WORK TECHNOLOGY IN THE SYSTEM «MARSHALLING YARDS – PORTSIDE STATIONS – PORT DISTRICT PARKS» AT THE SERVICE OF EXPORTING TRAFFIC VOLUMES

Для сучасного стану міжнародних перевезень територією України характерним є переважання частки вантажів,

перевезення яких здійснюється морським транспортом у комбінації із залізничним [1]. Такий спосіб перевезення має певну

перевагу над іншими у вигляді відносно низької вартості перевезень, але, зважаючи на великі терміни доставки вантажів морем, є недостатньо конкурентоспроможним для тих випадків, коли великі обсяги перевезень вимагають якнайшвидшої доставки у пункт призначення.

Зважаючи на орієнтацію України на залучення міжнародних вантажопотоків та стрімку зміну напрямків міжнародного співтовариства країн-учасників перевізного процесу, виникає необхідність створення таких транспортних технологій, які б задовольняли вимоги ефективного здійснення транспортування міжнародних потоків, зокрема експортних, частка яких у загальних перевезеннях зростає щорічно.

Для реалізації впровадження нових перспективних технологій функціонування об'єктів залізничного транспорту необхідно розробити модель роботи сортувальної та припортової станцій та визначити параметри, що формують умови функціонування зазначених станцій та дають можливість дослідити ефективність їх взаємодії у системі «сортувальна станція – припортова станція – районні парки порту».

Згідно з [2], удосконалення технології роботи сортувальної станції у взаємодії із припортовою при обробці міжнародних вагонопотоків передбачає більш детальне підбирання вагонів на сортувальній гірці за причалами та вантажними фронтами причалів.

Тривале виконання операцій на припортових станціях через відсутність сортувальних пристроїв на них та значний обсяг вагонопотоку, що прямує у порти, зумовлює значні простой вагонів та збільшення тривалості виконання технологічних процесів на станції [3, 4]. Завдання визначення доцільності застосування таких заходів на сортувальних станціях зводиться до визначення загальної тривалості перебування вагонів у системі «сортувальна станція – припортова станція

– районні парки порту» за запропонованою технологією обробки, яка повинна бути меншою за тривалість перебування вагонів за існуючою технологією.

Для дослідження ефективності зазначеної технології було розглянуто роботу станцій в Одеському транспортному вузлі. Побудовано математичну модель, що визначає раціональні параметри процесу обробки вагонопотоків у системі за умов мінімізації частки експлуатаційних витрат на обробку вказаних потоків. З метою визначення відповідності величини конструктивно-технологічних параметрів їх нормативним значенням побудовано імітаційні моделі роботи сортувальної та припортової станцій.

Незважаючи на більший час, що буде витрачено на підбирання вагонів на сортувальній станції, сумарна тривалість перебування вагонів у системі зменшиться через скорочення тривалості їх перебування на припортовій станції, спричинене виключенням необхідності проводити повторне сортування вагонів для морських портів у загальній сукупності вагонів, які надходять та проходять переробку, а отже, скоротиться й термін доставки вагонів до суден.

### *Список використаних джерел*

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>.

2. Шелехань, Г. І. Удосконалення підходу до розрахунку раціональних параметрів процесу обробки вагонопотоків у системі «Сортувальна станція – вантажна станція – районні парки порту» [Текст] / Г.І. Шелехань // Транспортные системы и технологии перевозок. – 2015. – № 9.

3. Lu Zhen. Modeling of yard congestion and optimization of yard template in container ports / Lu Zhen // Transportation Research

Part B: Methodological, 2016. - Volume 90/ – P. 83-104.

4. Óscar Álvarez-SanJaime, The impact on port competition of the integration of port and inland transport services / Óscar Álvarez-

SanJaime, Pedro Cantos-Sánchez, Rafael Moner-Colonques, José J. Sempere-Monerris // Transportation Research Part B: Methodological, 2016. - Volume 80. – P. 291-302.

УДК 656.21

*Т. Т. Берестова, О. С. Пестременко-Скрипка*

## УПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ДЛЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕДАЧІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ УКРАЇНИ

*T. Berestova, O. Pestremenko-Skripka*

### IMPLEMENTATION OF THE RISK MANAGEMENT SYSTEM TO IMPROVE TECHNOLOGY TRNSFER OF INTERNATIONAL CARGO TRAFFIC OF UKRAINE

Тенденції світового розвитку ставлять перед Україною нові завдання щодо спрощення процедури пропуску експортно-імпортних вантажів через прикордонні передавальні станції. Тому Україна має якнайшвидше переходити на відповідні стандарти, до яких вона офіційно приєдналась і які закріплені в таких основних міжнародних актах, як Міжнародна конвенція про гармонізацію і спрощення митних процедур (Кіотська конвенція) та Резолюція Ради митного співробітництва щодо Рамкових стандартів безпеки та гармонізації процедур міжнародної торгівлі. Такі сучасні принципи, як система управління та аналізу ризиками можуть стати ефективними інструментами управління зовнішньоторговельною безпекою України.

Збільшення обсягу зовнішньоторговельних операцій вимагає постійного вдосконалення організації міжнародних перевезень і поліпшення роботи прикордонних передавальних станцій. На залізничному транспорті, де робота всіх ланок взаємопов'язана, труднощі, яких зазнають на окремих прикордонних передавальних станціях,

серйозно позначаються на загальному рівні експлуатаційної роботи мережі залізниць. Тому необхідно удосконалювати та приводити до єдиних європейських стандартів технологію роботи пунктів пропуску, упроваджувати використання електронної інформації і документообігу в процес перевезення вантажів.

Зменшення технологічного часу обробки поїздів на прикордонних передавальних станціях дасть змогу скоротити термін доставки експортно-імпортних вантажів. Таку можливість дає система управління ризиками (СУР), заснована на принципі вибіркової оглядових операцій при переробці міжнародного вантажопотоку.

Для оцінки ризику та визначення величини його впливу можуть використовуватись різноманітні рейтингові системи. У 2003 році Всесвітньою митною організацією була розроблена стандартизована оцінка ризиків (COP). Здебільшого поширена система «високий, середній та низький ступінь ризику» або використовуються три види «коридорів»: зелений, жовтий і червоний. Використання даних про ризик, його оцінка повинні