

УДК 656.022.1(100)

*Розглянуто питання щодо оптимізації технології обслуговування експортно-імпортного вагонопотоку на передавальній станції з метою підвищення якості перевезень вантажів в міжнародному сполученні*

*Ключові слова: прикордонна передавальна станція, удосконалення технології роботи, пункт митного контролю*

*Рассмотрены вопросы оптимизации технологии обслуживания экспортно-импортного вагонопотоков на передающей станции с целью повышения качества перевозок грузов в международном сообщении*

*Ключевые слова: пограничная передаточная станция, усовершенствование технологии работы, пункт таможенного контроля*

*Questions of optimization of technology of service export-import traffic volumes at transfer station with objective of improvement of transportations of cargoes in the international message are considered*

*Key words: Boundary transfer station, improvement of works technology, complex of the customs control*

## УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ СОРТУВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ ІЛОВАЙСЬК ПРИ ОБСЛУГОВУВАННІ МІЖНАРОДНИХ ВАГОНОПОТОКІВ

**Є.С. Альошинський**  
Доктор технічних наук, доцент\*  
Контактний тел.: 067-417-47-21

**Н.В. Колесникова\***  
Контактний тел.: 097-925-62-70

**Г.С. Ситенко\***  
Контактний тел.: 099-051-81-35

\*Кафедра "Залізничні станції та вузли"  
Українська державна академія залізничного транспорту  
пл. Феєрбаха, 7, м. Харків, Україна, 61050

### Вступ

Розвиток економіки України, інтеграція залізниць України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах зростання обсягів перевезень, зростання попиту на транспортні послуги, загострюють проблему задоволення потреб економіки у повному та якісному забезпеченні перевезеннями, вимагають підвищення ефективності роботи транспорту зокрема залізничного. Загострення конкуренції на ринку транспортних послуг вимагає від залізниць України, щоб вони працювали у злагодженому синхронному режимі з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи та безпеки руху. Все це поступово і неухильно змушуватиме залізничний транспорт працювати на належному рівні, у тому числі й при обслуговуванні міжнародних транспортних коридорів.

### Актуальність

Розширення господарських зв'язків та міжнародна економічна кооперація зумовлюють постійне

зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту пасажирів та вантажів з метою вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили тощо.

Так за офіційними даними Укрзалізниці [1] за дев'ять місяців 2010 року залізниці України перевезли 317,34 млн тонн вантажів, що на 12,4% більше, ніж за відповідний період минулого року. Зокрема, впродовж січня-вересня на 38,7% зросли обсяги імпортих перевезень, на 11,2% - експортних, на 13,4% - внутрішніх та транзитних - на 3,6%.

Імпортих вантажів перевезено більше 22,35 млн тонн. Серед них переважали кам'яне вугілля, залізна і марганцева руди, будівельні матеріали, нафта і нафтопродукти, а також чорні метали.

Експортних вантажів перевезено понад 87,26 млн тонн. Основу експортного вантажопотоку становили залізна і марганцева руди, чорні метали, мінбудматеріали, зерно і продукти помелу, кам'яне вугілля, лісні вантажі та хімічні і мінеральні добрива.

Транзитних вантажів перевезено 34,5 млн тонн. Основу транзиту становили нафта і нафтопродукти, кам'яне вугілля, залізна і марганцева руди, хімічні та мінеральні добрива, чорні метали.



вагонів та вагоно-годин простою вказав на стійкість такої тенденції у часі.

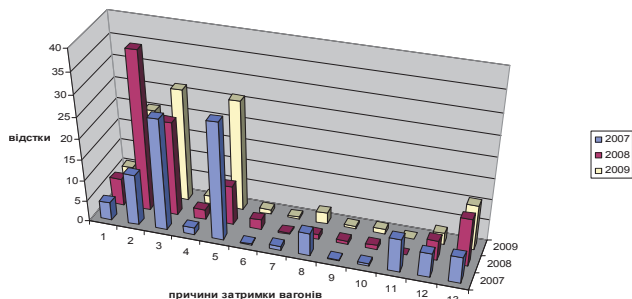


Рис. 3. Відносні значення вагоно-годин простою під усуненням основних причин затримок

### Шляхи удосконалення технології обслуговування міжнародних вагонопотоків на станції

Аналіз основних причин затримок вагонів визначив, що в першу чергу значну увагу слід приділяти правильності оформлення перевізних документів.

Одним з варіантів оптимізації технології обробки міжнародного вагонопотоку на станції з метою скорочення часу доставки вантажів є виключення повторного митного огляду залізницею, що приймає. Скорочення часу передачі вагонів можна досягти проведенням митного огляду лише один раз на території країни, що здає вантаж за участі робітників обох суміжних залізниць [2].

Час обробки поїзда по прибуттю на прикордонній станції можна визначити за формулою [5]

$$T_{прст} = T_{пр} + ( T_{то,ко} \cup T_{мо} ) + T_{докум} \quad (1)$$

де  $T_{пр}$  - час на операції по прийманню;

$T_{то,ко}$  - час на проведення технічного (ТО) та комерційного (КО) огляду составу;

$T_{мо}$  - час на митний огляд составу (операції проводяться паралельно з ТО та КО);

$T_{докум}$  - час на обробку перевізних документів.

Додатковими для поїздів, що перетинають кордон, є такі операції:

- митний огляд составу;
- обробка документів працівниками ПрикордТЕК;
- митний контроль документів.

При проведенні митних операцій з поїздами тільки на станції країни, що здає вантаж, на станції сусідньої держави, що приймає вантаж, відбувається виключення вищезазначених операцій, що відповідно впливає на час обробки поїзда по прибуттю.

Ця методика вже частково реалізована на станції Гловайськ, де технічний огляд составів в Південному парку відправлення проводиться спільно з працівниками ПТО Північно-Кавказької залізниці [4].

Крім того, одним з варіантів прискорення обробки поїздів на прикордонних станціях є виключення з них митного огляду взагалі [2]. Для цього перевізник має пред'явити акт огляду митного органу відправлення та цілісність пломб, кузовів, контейнерів. Для втілення таких заходів на залізницях

сусідніх країн мають існувати однакові вимоги та нормативи щодо технічного стану вагонів і порядку його контролю. З цією метою необхідно уніфікувати відповідні технічні вимоги країн, що граничать, та їх залізниць.

Запропоновані заходи суттєво впливають на час обробки вантажних поїздів по прибуттю (відправленню), тому формула (1) в оптимальному випадку може перетворитися на вираз

$$T_{опт} = T_{пр} + T_{то,ко} \quad (2)$$

Основною умовою для підвищення якості та швидкості обслуговування затриманого вагонопотоку на станції є проведення операцій із цими вагонами на території оснащеної відповідними спеціальними спорудами та пристроями. Оскільки станція Гловайськ не має спеціального устаткування для проведення додаткових митних операцій, доцільною є пропозиція щодо спорудження на її території пункту митного контролю (ПМК) для роботи із затриманими вагонами.

Станція Гловайськ – двостороння сортувальна станція. До Північної системи станції в переробку надходить імпортний вагонопотік з Північно-Кавказької залізниці (Росія).

Експортний вагонопотік переробляється в Південній системі станції [4].

На рис. 4 наведена діаграма розподілу числа затриманих вагонів за період 2007-2009 рр.

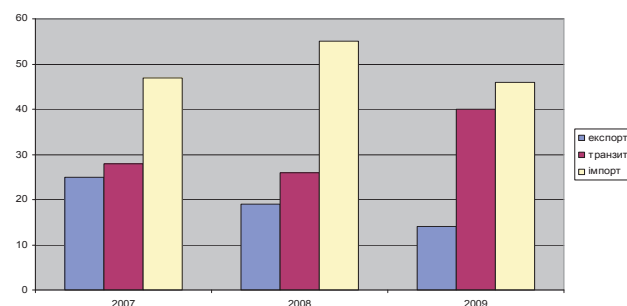


Рис. 4. Діаграма розподілу числа затриманих вагонів

Наведена діаграма демонструє, що основну частку затриманого вагонопотоку складає імпорт. Стійкість такої тенденції протягом трьох останніх років показує доцільність проектування ПМК саме в межах Північної сортувальної системи, що спеціалізована для обробки міжнародних вантажних потоків з Росії.

В якості ПМК, зважаючи на наявні обсяги місцевої роботи, може використовуватися вантажний район станції, який вже оснащено відповідними спорудами та пристроями. Також варіантом розміщення ПМК може бути проектування його з боку крайніх колій Північного парку приймання, що дозволить скоротити середньодобовий пробіг маневрового локомотива при виконанні роботи з перестановки затриманих вагонів відносно попереднього варіанту (розміщення ПМК в межах вантажного району станції), а також дозволить скоротити витрати палива й електроенергії.

## Висновки

Запропоновані заходи дозволять скоротити час виконання митних та основних технологічних операцій на прикордонній передавальній станції, дозволять гарантувати дотримання графіків доставки вантажу, що необхідно для забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України при обслуговуванні експортно-імпортних вагонопотоків.

## Література

1. <http://www.uz.gov.ua>.
2. Железнодорожные пограничные переходы. // Железные дороги РФ, 2003. - №4. - С. 9-41.

3. Кірта Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. - 2-е вид., переробл. і допов. -Д.: Видавництво Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. - 248 с.
4. Технологічний процес роботи сортувальної станції Ловайськ Донецької залізниці: Рукопис. ДН, 2002. - 155 с.
5. Альошинський Є.С., Колесникова Н.В. Напрямки удосконалення роботи прикордонних передавальних залізничних станцій на кордонах з країнами СНД // Вісник ХПП. - 2009. - №15. - С.29-34.
6. Альошинський Є.С., Головастікова К.В., Лихачова Н.С. Координація роботи сортувальних станцій України при обслуговуванні міжнародних вантажних вагонопотоків // Збірник наук. праць УкрДАЗТ, - Харків: УкрДАЗТ, 2010. - Вип. 112. - С. 12-17.

УДК 338.244

# КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ РАЗРАБОТКИ И РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ

**Е. А. Целовальникова**

Кафедра менеджмента  
Международный гуманитарный университет  
Фонтанская дор. 33, г. Одесса  
Контактный тел.: 067-482-54-21  
E-mail: Milena012@mail.ru

*В статті проведено концептуальний аналіз структури і впливу факторів на розробку і реалізацію стратегічного планування і проектно-орієнтованого управління розвитком морських транспортних компаній*

*Ключові слова: концептуальний аналіз структури, стратегічне планування, проектно-орієнтоване управління*

*В статье проведен концептуальный анализ структуры и влияния факторов на разработку и реализацию стратегического планирования и проектно-ориентированного управления развитием морских транспортных компаний*

*Ключевые слова: концептуальный анализ структуры, стратегическое планирование, проектно-ориентированное управление*

*In article the conceptual analysis of structure and influence of factors on development and realization of strategic planning and design-guided managements of development of the sea transport companies is lead.*

*Key words: the conceptual analysis of structure, strategic planning, design-guided managemen*

## Введение

Морской транспорт по своей значимости и продуктивности является ведущей составляющей частью мировой транспортной системы. На морской транспорт приходится 4/5 объемов всей международной торговли. Морские суда транспортируют главным образом массовые грузы: наливные (нефть), насыпные (уголь,

зерно, фосфаты). Наблюдается тенденция к росту перевозок генеральных грузов – готовые изделия и полуфабрикаты. Морские перевозки обслуживаются морским торговым флотом, общий тоннаж которого превышает 420 млн. тонн. Следовательно, рынок международных перевозок, включая и контейнерную доставку грузов, представляет собой развитую, разветвленную структуру с высокоорганизованной конкуренцией.