

Найбільші очікування від якісних перетворень ЦТЛ у клієнтів. ЦТЛ планує запуск єдиного договору. Це означає, що клієнту не потрібно буде укладати шість угод із кожною з регіональних філій, включаючи доповнення до них. А це — величезні архіви документації. Не потрібні будуть різні банківські рахунки для розрахунків, достатньо одного. Тобто працювати стане простіше й вигідніше.

Законодавство вимагає від ЦТЛ укладати договір зі всіма клієнтами: як безпосередньо, так і з експедиторськими компаніями. Працівники філії повинні забезпечити усі заявки на перевезення вантажу. При цьому не в праві втручатися у відносини між господарюючими суб'єктами і вимагати від них укладення договорів з ЦТЛ напряму. Треба спільними з клієнтами зусиллями оперативно долати недоліки взаємодії, які виникають. Зокрема, при створенні єдиного перевізника (ЦТЛ) необхідно обмежити коло осіб, відповідальних за розподіл вагонів (в першу чергу, для викорінення корупції).

Компанія UZ Cargo повинна працювати за ринковими тарифами, але реалії транспортного ринку і чинного законодавства вказують на те, що в цьому напрямі необхідно виконати значний обсяг роботи. Але якщо мова йде про відкриття (лібералізацію) ринку, то це передбачає і відкриття можливостей тарифів. Саме ринок диктуватиме ціну послуг. Головне, щоб інфраструктура при цьому не прогнала, щоб не тільки створювалися умови для її експлуатації, а й зберігався запас міцності. Зрештою ті, хто хоче перевозити вантаж, повинні зрозуміти, що тариф — це дотація у розвиток інфраструктури.

Таким чином, враховуючи досвід розвинених країн, в першу чергу Європи, спираючись на діючі структури (філія ЦТЛ ПАТ «Укрзалізниця»), проводячи виважені, але досить оперативні кроки в Україні є можливість створення і успішного функціонування потужного перевізника, а орієнтація на інноваційну діяльність, дозволить компанії UZ Cargo постійно вдосконалювати свою роботу і стати сучасною динамічною конкурентоспроможною прибутковою і лідируючою залізничною перевізною компанією на ринку перевезень не тільки України, а і Європи.

УДК 629.04.084

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ РОБОТИ ВАНТАЖНОЇ СТАНЦІЇ НА ОСНОВІ ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРИНЦИПІВ

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Нелен Ю.Ю., магістр,
Веселов С.О., магістр,
Квич І.Д., магістр (УкрДУЗТ)*

Основним елементом транспортної системи України на сьогодні є залізниця. Мережа українських залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн, і за довжиною залізничних колій Україна посідає четверте місце в Європі і тринадцяте – у світі (експлуатаційна довжина – 21,7 тис. км). Українські залізниці займають провідне місце за обсягами вантажоперевезень всередині країни та відіграють важливу роль у реалізації транзитного потенціалу України. Більше 82,7% від загальної кількості перевезень вантажів здійснюється залізницями України. Мережа залізниць безпосередньо межує і взаємодіє із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечують роботу із 56 міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських та річкових портів Азово-Чорноморського басейну (близько 70% усього транзитного потоку спрямовано саме на порти).[1].

Залізницями України перевозяться великі обсяги вантажів: нафтопродукти і вугілля, найрізноманітніша техніка, вантажі у тарі або упаковці та не упаковані, залізобетонні вироби, що в процесі перевезення потребують особливого контролю з точки зору перевезення, кріплення і схоронності.

Перехід до функціонування залізниць з урахуванням логістичних принципів вимагає від перевізника враховувати не тільки свої інтереси, але і вимоги та інтереси вантажовласників. Як результат це призводить до необхідності здійснювати транспортно-логістичне обслуговування на досить високому та конкурентоспроможному рівні.

Одним з напрямків покращення якості перевезень є удосконалення процесу планування і організації місцевої роботи залізничних підрозділів. З використанням сучасних інформаційних технологій та оптимізаційних методів з'явилася можливість комплексно вирішувати цю задачу, що дозволить не тільки

покращити оперативність обробки і точність інформації, пов'язаної з результатами вантажної роботи, але і визволити зайвий персонал, збільшити обсяги перевезень за рахунок раціонального використання порожнього рухомого складу і при повному врахуванні вимог вантажовласників.[2].

Важливим напрямом у розвитку ПАТ «Укрзалізниця» є впровадження нових форм управління та створення нової логістичної структури, орієнтованої на дослідження та максимальне задоволення роботи залізниць.

Основна мета логістики в сфері транспортування полягає в усуненні перебоїв у разі безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення. Проблеми в транспорті представлені у вигляді зношеності рухомого складу; його недовантаження; недосконалості системи страхування вантажу і транспортних засобів; труднощів в організації взаємодії декількох видів транспорту.

Транспортна логістика України знаходиться на початковій стадії розвитку, але в майбутньому має перспективу вийти на рівень європейських країн. Розвиток транспортної логістики в Україні є однією з необхідних умов подальшої структурної перебудови економіки в державі, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг на світових ринках та інтеграції країни в систему міжнародних відносин, яка динамічно розвивається.

Головним принципом логістики, є оптимізація витрат. На транспорті вона досягається при дотриманні економії за рахунок масштабів вантажоперевезення і дальності маршрутів. Економія за рахунок масштабів вантажоперевезення пов'язана з тим, що, чим більші обсяги перевезення вантажів, тим менші транспортні витрати на одиницю маси.

Економія за рахунок дальності маршруту пов'язана з тим, що чим довше маршрут, тим менше транспортні витрати в розрахунку на одиницю відстані. Наприклад, перевезення одного вантажу на відстань 900 км обійдеться дешевше, ніж доставка двох вантажів (такої ж сумарної маси) на відстань 500 км. Цей ефект також називають принципом убування, оскільки питомі витрати на одиницю шляху скорочуються в міру збільшення дальності вантажоперевезення.

Існують складнощі в побудові маршрутів перевезення. Ще за часів Радянського Союзу транспортники користувалися досить ефективними методами складання оптимальних маршрутів руху, причому як маятникових, так і збірних і розвізних. Це так звана транспортна

задача – необхідність знаходження найкоротшого зв'язку мережі, найкоротшого шляху між двома точками території, а також складання збірно-розвізних маршрутів.[4].

Складнощі організації взаємодії декількох видів транспорту. При існуванні будь-яких можливих шляхів сполучення в нашій країні (автодороги, залізниці, морські, річкові, повітряні лінії, трубопроводи) автомобільний транспорт залишається одним з найбільш використовуваних. Це дивно, якщо врахувати велику територію нашої країни, адже на відстанях 700-1500 км залізниця стає набагато економічніше автотранспорту.

Перевага автомобільних вантажних перевезень над усіма іншими пов'язана, насамперед, з мобільністю даного виду транспорту. Так, по-перше, автомобільним транспортним компаніям було простіше перебудуватися на існування в умовах суверенної держави, а по-друге, цей вид транспорту успішно здійснює перевезення «від дверей до дверей», що в більшості випадків недоступно для інших.

Ці принципи необхідно враховувати при оцінці альтернативних стратегій транспортного обслуговування. Слід прагнути до максимального завантаження транспортних засобів і максимальної протяжності маршрутів вантажоперевезення при обов'язковому задоволенні всіх сервісних очікувань споживачів. Оптимум транспортних витрат повинен бути таким, щоб загальні логістичні витрати залишалися мінімальними. Досягається це шляхом встановлення балансу транспортних витрат і якості транспортного обслуговування, критеріями якого є швидкість і надійність перевезення. Надійність характеризується постійними частотою і тривалістю перевезень, що дозволяє оптимізувати рівні запасів і підвищувати ефективність логістики.[3].

Завдяки ефективнішій роботі за два місяці 2017 року Укрзалізниця на 9% збільшила обсяги вантажоперевезень.

Укрзалізниця в січні-лютому цього року перевезла 53,7 млн. т вантажів, що на 9% більше відповідного показника минулого року. Досягти такого результату вдалося завдяки ефективнішому використанню рухомого складу й покращенню операційної роботи та логістики.

Зокрема, у внутрішньодержавному сполученні залізничним транспортом перевезено 26 млн. т вантажів, що на 10,1% більше, ніж за аналогічний період 2016 року, імпорту – 6 млн. т (на рівні минулорічного), експорту – 18,6 млн. т (110,3%) та транзиту – понад 3 млн. т (111,4%).

Упродовж січня-лютого цього року порівняно з аналогічним періодом 2016 року зросли обсяги перевезень більшості видів вантажів. Найбільший приріст обсягів перевезення зернових вантажів (6,8 млн. т, +49%) та мінерально-будівельних матеріалів (6 млн. т, +55,6%).

На сьогодні актуальним є розробка конкретних заходів, які спрямовані на стабілізацію ситуації в галузі щодо нарощування обсягів перевезення вантажів за ефективної роботи усіх ланок перевізного процесу в першу чергу на базі логістичних підходів за рахунок системної оптимізації, що дасть можливість узгодити взаємодію учасників перевезення (станції примикання і під'їзних колій підприємств). Поставлену задачу пропонується вирішувати з використанням підходу системної оптимізації, основна задача якої полягає у отриманні сприйнятливих узгоджених рішень усіх учасників перевізного процесу на базі неузгодженої моделі [5].

Цілі задачі узгодження взаємодії учасників перевезення (станції примикання і під'їзних колій підприємств) на основі системної оптимізації може бути представлена наступним чином [6]. Початковий стан системи характеризується низкою показників: кількість та просторове розташування вантажної станції і під'їзних колій, виробничі потужності, людські ресурси, які визначають її можливість на даний момент часу з виконання характерних для даної системи робіт з заданими характеристиками (обсяг переробки, пропускна спроможність тощо).

Отже, впровадження логістичного підходу в сфері залізничних вантажних перевезень дозволить перевести їх на якісно новий рівень та забезпечить зростання обсягів вантажопотоків за всіма напрямками. Це дозволить зробити вантажні перевезення більш окупними, більш рентабельними, що забезпечить їх привабливість для інвестування. А використання підходу системної оптимізації на прикладі взаємодії станції примикання і під'їзних колій дозволить узгодити взаємодію усіх учасників перевізного процесу, що в свою чергу вплине на зменшення обігу вантажного вагона та на скорочення експлуатаційних витрат, пов'язаних зі значними простоями рухомого складу на під'їзних коліях станцій та дозволить отримати суттєвий синергетичний ефект.

Список використаних джерел

1. Підсумки вантажоперевезень за 2017 рік [Електронний ресурс]: Центр транспортної

логістики. - Режим доступу: <http://www.uz-cargo.com/cargo.html> – (Дата звернення: 12.04.2017).

2. Бутко, Т. В. Удосконалення технології роботи прикордонної перевантажувальної станції на основі вимог логістики А [Текст] / Т.В. Бутко, Г. С. Бауліна, В. М. Верьовко // 36. Наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – Вип. 128.

3. Котенко, А. М. Логістична модель доставки вантажу від відправника до одержувача [Текст] / А. М. Котенко, А. О. Ковальов // 36. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2003. – № 53. – С. 25-29.

4. Побудова транспортних маршрутів у логістиці [Електронний ресурс]: Науковий вісник.-Режим доступу: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_16/4/39.pdf. (Дата звернення: 12.04.2017).

5. Глушков В.М. О системной оптимизации [Текст]// Кибернетика. - 1980. – № 5.- С. 89-90.

6. Моисеенко В.В., Яцкевич В.В. Системная оптимизация как обобщение оптимизации классической [Текст]// Кибернетика и системный анализ.– 1997 - №3.–С.135-139.

УДК 656.02:656.085.1

ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Радченко Н.Г., магістр,
Гезун О.О., магістр,
Яремчук Г.С., магістр (УкрДУЗТ)*

При перевезенні небезпечних вантажів залізницями України постійно виникають аварійні ситуації, які призводять до значних збитків, викликають перерви в русі поїздів, забруднюють території, спричиняють екологічні катастрофи. Більша частина аварійної ситуації з небезпечними вантажами припадає на організаційні чинники, зокрема на неправильні дії диспетчерського персоналу та працівників станції – порушення вимог безпеки під час експлуатації рухомого складу та об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, невиконання вимог інструкцій з безпеки руху при здійсненні поїзної та маневрової роботи [1]. Процес розвитку наслідків транспортних подій (аварій, катастроф, серйозних інцидентів, інцидент) з небезпечними вантажами