

автоматичного оповіщення і без. Потім необхідно провести зіставлення основних параметрів, що характеризують варіанти систем автоматичного оповіщення, що розробляються. І, нарешті, слід зіставити ефективність функціонування розроблених систем автоматичного оповіщення з деяким ідеальним. Крім того, для порівняння слід використовувати інші критерії використання робочого часу. Цей показник визначений як відношення часу виконання робіт до часу, необхідного для виконання усього об'єму робіт з урахуванням перерв, викликаних рухом поїздів [1, 2].

У доповіді показано, що у загальному випадку впровадження систем автоматичного оповіщення повинне забезпечувати економічний ефект підвищення продуктивності праці. Продуктивність праці при виконанні робіт на коліях при впровадженні систем автоматичного оповіщення підвищується за рахунок підвищення працездатності людини у зв'язку зі зниженням стомленості, викликаним особливо небезпечними умовами праці. Крім того, має місце збільшення ефективного фонду робочого часу, внаслідок скорочення втрат від тимчасової непрацездатності через травми, пов'язані з небезпечними умовами праці [3, 4].

Таким чином, економічний ефект, пов'язаний з поліпшенням умов праці, забезпечується за рахунок:

– скорочення матеріальних наслідків нещасних випадків і порушень безпеки руху поїздів;

– зниження збитку від плинності робочої сили;

– зниження втрат від браку, викликаних небезпечними умовами праці.

Наведені в доповіді розробки можуть стати основою зниження витрат праці робітників, що призведе до вивільнення сигналістів. Витрати живої праці розраховуються в порядку, передбаченому для різних професій працівників залізничного транспорту. Зростання продуктивності праці у результаті впровадження систем автоматичного оповіщення безпосередньо впливає на зниження собівартості робіт [1, 2].

Також має місце зниження собівартості за рахунок попередження виробничого травматизму і економії у зв'язку з цим матеріальних наслідків, а також за рахунок попередження порушення безпеки руху поїздів і збереження у зв'язку з цим рухомого складу. Крім того річна економія собівартості за рахунок скорочення плинності робочої сили і зниження у зв'язку з цим матеріального збитку в результаті

поліпшення умов праці.

Список використаних джерел

1. Поляков, И.А. Справочник экономиста по труду [Текст] / И.А. Поляков, К.С. Релизов. – М.: Экономика, 1981. – 408 с.

2. Яковлева, А.В. Экономическая статистика: шпаргалка [Текст] / А.В.Яковлева. – [б.в.]. – 2008. – 173 с.

3. Генкин, Б.М. Экономика и социология труда [Текст] / Б.М. Генкин. – М.: НОРМА, 2007. – 448 с.

4. Рофе, А. И. Организация и нормирование труда [Текст]: уч. д для вузов / А.И. Рофе. – М.: МИК, 2003. – 368 с.

УДК 656.078.12

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК КООРДИНАЦІЇ ТА КОНТРОЛЮ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

*Костеніков О.М., к.т.н., доцент,
Рудовол П.С., студент (УкрДУЗТ)*

Питання розвитку мультимодальних перевезень є одним з найважливіших у транспортній галузі, враховуючи, що на сьогоднішній день розвиток технологій дозволяє перевозити вантажі за допомогою комбінування автомобільного та залізничного, а також морського і авіатранспорту. Вибір способу перевезення вантажів залежить, як від специфіки та обсягу вантажу, так і від швидкості, з якою необхідно цей вантаж доставити до місця призначення. Успіх перевізного процесу залежить, перш за все, від чіткої організації взаємодії всіх його учасників, економічна ефективність - від оптимальності обраного маршруту.

Мультимодальним перевезенням називається перевезення, в якому беруть участь, принаймні, два види транспорту, причому підтвердженням факту укладення договору перевезення є єдиний транспортний документ; оплата перевезення відбувається за єдиною наскрізною тарифною сіткою і відповідальність за весь маршрут транспортування вантажу перед вантажовласником несе тільки одна особа,

оператор мультимодального перевезення.

При дуже високому потенціалі України розвиток мультимодальних перевезень знаходиться на дуже низькому рівні. Основними причинами такої ситуації є:

- В даний час значна частина вантажів долає прикордонні переходи архаїчним способом, а саме, шляхом перевантаження, перевалки, що пов'язано зі значними витратами часу і праці, а також з небезпекою ушкодження як вантажу, так і рухомого складу.

- Питання безпечного і швидкого переходу рухомого складу через пункти стику колії різного стандарту вимагає системного рішення при проведенні заходів по інтеграції залізниць України в Європейську транспортну мережу (необхідність прискорення проходження поїздами «стиків залізниць різного стандарту», в т.ч. завдяки застосуванню розсувних колісних пар).

- За оцінками фахівців, швидкість комбінованого транспорту не повинна бути нижче 1000 км / добу. Для досягнення цієї мети необхідно мати вантажний рухомий склад нового покоління, оснащений ходовими частинами, що забезпечують швидкість руху поїздів комбінованого транспорту на рівні швидкостей руху пасажирських поїздів, і який надає знижений вплив на шляхову інфраструктуру

- Заходами, стримуючими розвиток контейлерних перевезень в Україні є неконкурентоспроможні тарифи, нерегулярність курсування поїздів, неналежний технічний стан платформ.

- Найбільш повною спробою впровадження контейлерних перевезень на мережі УЗ був запуск проекту "Ярослав" (контейлерні перевезення по маршруту Україна-Польща). Є сенс організувати нові міжнародні контейлерні маршрути у напрямку Україна-Польща-Німеччина. [3]

При виконанні мультимодальних перевезень враховується безліч чинників - тип вантажу, місце розташування кінцевого пункту призначення, терміновість доставки, а також переваги і недоліки кожного виду транспорту - для того, щоб скласти найбільш підходящу комбінацію. Саме завдяки таким перевезенням з'явилася можливість доставляти вантажі «від дверей до дверей».

Для успішної доставки продукції в основному використовують такі види транспорту:

- ✓ Судноплавний транспорт .
Переваги: висока пропускна і провізна здатність,

низька вартість, підходить для будь-якого товару, в т.ч. і машинобудування, металургії, текстильної промисловості. Середня швидкість - 15 вузлів / год.

- ✓ Залізничний транспорт.
Переваги: незалежність від погоди, сезону і часу доби. Рентабельно використовувати для доставки зерна, лісу, с / г продукції. Середня швидкість - 50 км / ч.

- ✓ Автомобільний транспорт.
Переваги: швидкість і збереження товару. Вигідно перевозити цінну і швидкопсувну продукцію . Середня швидкість - 80 км .[4]

Транспортні витрати - один з головних чинників формування вартості перевезень. Мінімізувати їх означає запропонувати споживачеві найвигіднішою за ціною послугу.

Одним із етапів роботи транспортно-технологічної системи є доставка вантажів від постачальника до споживача, тобто виконання транспортного процесу.

Транспортним процесом називається переміщення вантажів у просторі та у часі. Він уявляє собою сукупність операцій з вантажем та транспортними засобами (при використанні навантажувально-розвантажувальних засобів). [1]

Існують два основні підходи до організації транспортного процесу:

- 1) традиційний;
- 2) логістичний за участю оператора мультимодального перевезення. [2]

При традиційному підході єдина функція управління наскрізним матеріальним потоком відсутня. Узгодженість ланок в питаннях просування інформації та фінансів низька, так як нікому координувати їх дії (рис. 1).

При логістичному підході до перевезення з'являється нова дійова особа транспортного процесу - єдиний оператор мультимодального перевезення. Наявність такого оператора створює можливість планувати просування матеріального потоку і домагатися заданих параметрів на виході (рис.2).

На схемах зображено процес транспортування вантажу, який пов'язаний з великою кількістю договірних взаємозв'язків, відзначена роль експедитора в різних транспортних системах . У першій схемі транспортно-експедиторська компанія виступає як «місцевий експедитор» і її вплив на транспортний процес невеликий (рис.1). У другій схемі експедитор виступає в ролі оператора перевезення і повністю управляє і контролює транспортний процес (рис.2)

Враховуючи, що діяльність з організації товароруху пов'язана з великими компромісами, потрібно використовувати системний підхід для прийняття таких рішень. [4]

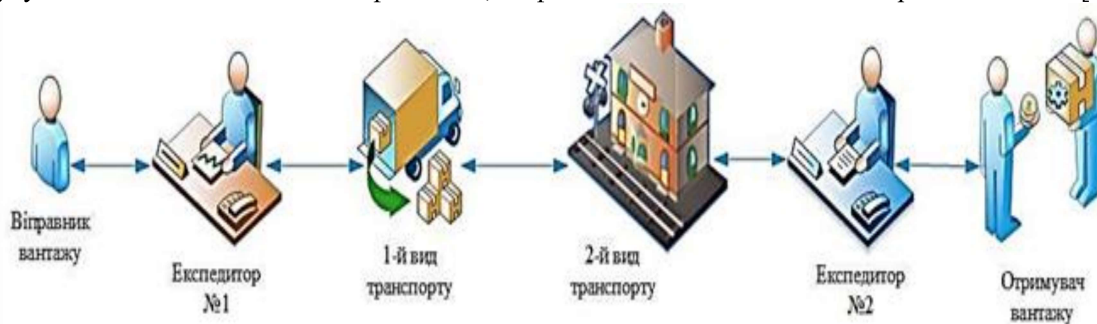


Рис.1. Традиційний підхід перевезення

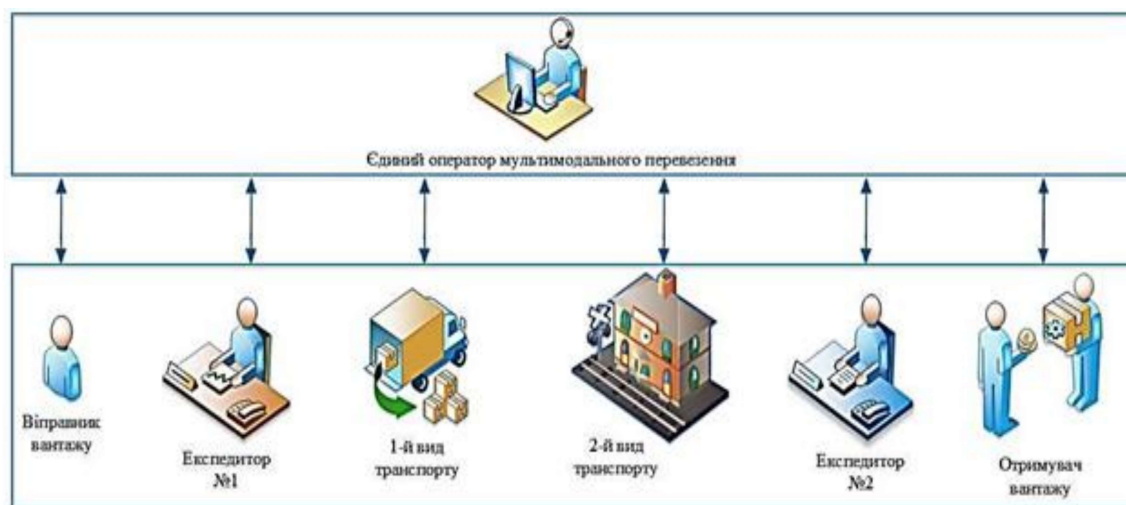


Рис.2. Логістичний підхід перевезення

Різниця між оператором мультимодального перевезення і експедитором полягає в тому, що оператор з вантажовласником укладає договір мультимодального перевезення і стає відповідальним перед власником вантажу за збереження вантажу протягом всього перевезення, навіть якщо псування або втрата вантажу сталася з вини фактичного перевізника, а експедитор несе відповідальність тільки в тому випадку, якщо втрата вантажу сталася з його вини. Правовою основою взаємовідносин між власником вантажу і оператором є правові норми договору перевезення. [5]

Таким чином, завдяки наявності єдиного керуючого елемента - оператора мультимодального перевезення - система транспортний процесу стає більш організованою, відповідно скорочуються непродуктивні простой вантажу і транспортних засобів, а також витрати на перевезення знижуються за рахунок надання операторам від фактичних виконавців об'ємних знижок.

Список використаних джерел

1. Електронний посібник з дисципліни: "Основи теорії транспортних процесів і систем"-2014 - Т. 4./ Мурований Ігор Сергійович к.т.н., доцент, зав. кафедри автомобілів і транспортних технологій Луцького НТУ .- Режим доступу : <http://elib.lutsk-ntu.com.ua/book/mbf/auto/2014/14-04/>
2. Сумма знаний в экономике: Справочное пособие для студ. эконом. спец. в 2-х томах/ В.И. Захарченко, Э.А. Кузнецов. - Одесса: Наука и техника, 2008. - Т. 2. - 248 с.
3. Транспорт [Электронный ресурс] .- Режим доступу : <http://transport-journal.com/news/spetsyalystyi-transportnoj-otrasly-obsudyly-problemyi-y-perspektyvyi-razvytyya-multymodalnyih-perevozk-v-ukrayne/>
4. Ларіна Р. Р. Логістика: Навч. посіб. / Донецький держ. ун-т управління. — Донецьк: ДонДУУ, 2006. — 277 с.
5. Бутакова Н. А. Научная статья : "Место договора мультимодальной перевозки в системе транспортных договоров"- .Выпуск№ 4 (64) / 2014