

споруд, персоналу і технічних пристроїв, призначених для виконання логістичних операцій, пов'язаних з прийомом, вантаженням-розвантаженням, зберіганням, сортуванням, вантажопереробкою різних партій вантажів, а також комерційно-інформаційним обслуговуванням вантажоодержувачів, перевізників та інших логістичних посередників.

В останні роки логістичні фірми-посередники почали створювати транспортні термінали, тобто з'явилися так звані логістичні термінали, з якими взаємодіють промислові підприємства і транспортні фірми.

Термінальні підприємства є самостійним господарюючим суб'єктом, створеним для надання складських і транспортно-експедиційних послуг з метою задоволення громадських потреб у них. Термінали можна створювати на державній, муніципальній і змішаній формах власності. Спільні термінали утворюють за участі іноземних юридичних осіб. В розвитку термінального господарства зацікавлені закордонні фірми, зокрема, при виконанні транзитних перевезень через територію України і забезпеченні необхідним транспортно-складським устаткуванням.

Основні завдання терміналів полягають у забезпеченні координації транспортного процесу, вантажопереробки і складування на короткий час при передачі вантажів з магістрально-транспортного, автотранспортного, підвозу-розвозу вантажів та інших перевезень. Діяльність терміналів заснована на договірних умовах. Технологічний процес термінального транспортування складається з трьох основних етапів: завезення вантажів на термінал і розвезення їх з терміналу; вантажопереробка на терміналі; лінійне перевезення вантажів між терміналами відправлення і призначення.

При міжнародних перевезеннях на термінали завозять вантажі, котрі потребують виконання митних формальностей, угруповання, збереження. Необхідність виконання тих чи інших операцій визначається видом вантажу, розміром відправки, відстанню перевезень, часом вантажопереробки та ін..

УДК 658.7:656.2(477)

НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ ТЕРМІНАЛЬНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

Саяпін О.С., к.т.н., професор (УкрДАЗТ)

В умовах глобалізації світової економіки, розвитку мережі міжконтинентальних транспортних

зв'язків значно посилюється інтерес до розбудови міжнародних транспортних коридорів, п'ять стратегічно важливих із яких проходять територією України.

На жаль, основними рисами, що характеризують на сьогоднішній день стану транспортного комплексу країни, залишаються падіння обсягів вантажних перевезень, зношений рухомий склад та об'єкти транспортної інфраструктури, відсутність ефективних технологій організації процесу транспортного обслуговування та низький рівень якості транспортних послуг. Все це призводить до втрати транзитних вантажів і терміново вимагає розвитку як самих шляхів сполучення, так і розбудови транспортно-складських систем, обумовлюючи необхідність ведення транспортного бізнесу згідно з міжнародними стандартами, що передбачають високий рівень сервісу та якості транспортних послуг за рахунок ефективного функціонування термінально-логістичної інфраструктури.

Одним із об'єктів такої термінально-логістичної інфраструктури, які необхідно активно розвивати в межах України, виступає комплекс мультимодальних термінально-логістичних центрів, які б забезпечували якісне надання всього спектру логістичних послуг та виступали сполучною ланкою для організації зв'язку при реалізації багаточисленних вантажних перевезень та розподілі вантажопотоків між об'єктами транспортної інфраструктури різних видів транспорту. Створення таких термінально-логістичних центрів дозволить забезпечити реалізацію в процесі організації транспортування вантажів всього спектру логістичних технологій товароруку та сприятиме формуванню єдиного технологічного й інформаційного простору для комплексного задоволення вимог вантажовідправників.

В організаційному аспекті такого роду термінально-логістичний центр повинен представляти крупний технологічний комплекс з переробки, складування, митного оформлення вантажів, здатний одночасно забезпечувати реалізацію ряду додаткових послуг, пов'язаних з дистрибуцією та наданням факторингових послуг.

Відповідно до цього основними інфраструктурними об'єктами в межах такого термінально-логістичного центру повинні стати:

- контейнерний термінал з окремо відведеними зонами для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт та зберігання порожніх контейнерів;
- зона обслуговування автомобільного транспорту, яка повинна бути обладнана зонами парковок, пунктами оформлення документів, станціями технічного обслуговування автомобілів тощо;
- складський комплекс;

- центр митного оформлення вантажів;
- офісний центр, призначений для розміщення транспортних, експедиторських, фінансових та страхових компаній, термінальних, складських і логістичних операторів, кадрових та рекламних агентств.

Таким чином, варто відзначити, що сучасні ринкові умови ведення транспортного бізнесу диктують підвищені вимоги до рівня сервісного обслуговування вантажовласників, створюючи цим передумови для організації єдиної термінально-логістичної інфраструктури, здатної забезпечити комплексне транспортне обслуговування в одній особі. Саме тому, формування мережі термінально-логістичних центрів в Україні розглядається як стратегічна точка розвитку українських залізниць, яка здатна забезпечити:

- підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування споживачів транспортних послуг за рахунок впровадження сучасних інтегрованих логістичних технологій та розвитку вітчизняної бази логістичного сервісу;

- організацію швидкісного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів;

- поліпшення взаємодії різних видів транспорту та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту за рахунок логістичної координації його роботи при організації мультимодальних, інтермодальних і контейнерних перевезень;

- створення єдиного інформаційного середовища для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах за рахунок впровадження ефективних інформаційних систем обслуговування, що функціонують на принципах «єдиного вікна»;

- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту та забезпечення високого рівня обслуговування транзитних вантажів у відповідності з міжнародними стандартами.

УДК 656.072

ДОСЛІДЖЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МЕТОДАМИ КЛАСТЕРНОГО АНАЛІЗУ

Сіваконева Г.О., аспірант (УкрДАЗТ)

Проведено дослідження стану та розвитку пасажирських залізничних перевезень місцевого та прямого сполучень в Україні. Аналіз наукових вітчизняних та закордонних досліджень підтверджують складність процесу організації

перевезень пасажирів залізничним транспортом. Сучасні методи управління показали, що на сьогодні не існує досконалого підходу до визначення оптимальних параметрів системи доставки пасажирів до пунктів призначення та методу оцінки ефективності перевезень з урахуванням інтересів усіх суб'єктів транспортного ринку. Доведено, що для України на сучасному етапі розвитку для залізничного транспорту доречно розглядати перспективу, коли у ролі туристського оператора виступає сервіс-центр залізниці з метою організації перевезень організованих груп пасажирів, адже він приносить більший дохід у порівнянні, наприклад, зі здачею вагонів в оренду. Але запропонований варіант диверсифікації діяльності залізничного транспорту у суміжну галузь господарювання (туризм) вимагає застосування якісно нових концепцій дослідження, наприклад, таких, як кластерний аналіз.

Проведено дослідження показників роботи залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень методами кластерного аналізу. Усі кластерні алгоритми потребують оцінки відстані між кластерами, тому необхідно задати масштаб вимірів. Виходячи з того, що різні показники мають різні типи шкал, вихідні дані необхідно стандартизувати.

На початковому етапі аналізу необхідно визначити чи формують показники кластери. Шляхом ієрархічної кластеризації при методі повного зв'язку (визначає відстань між кластерами як найбільшу відстань будь-якими об'єктами у різних кластерах) та міри близькості, яка визначається евклідовою відстанню, що являє собою геометричну відстань між об'єктами в n -мірному просторі і розраховується по вихідним, а не стандартизованим даним. Таким чином, показники сервісу обслуговування пасажирів утворили один кластер, кількісні показники пасажирських перевезень – другий. До того ж два отримані кластери утворюють єдиний кластер експлуатаційних показників.

Кластерний аналіз параметрів транспортного обслуговування допоміг виявити основні залежності кількісних та якісних показників та їх вплив на перевезення пасажирів різного обсягу та на різних напрямках.

Встановлено, що українські залізниці треба розглядати і як вид транспорту для безпосередньої доставки організованих груп пасажирів (кластер 1), і як об'єкти туристської інфраструктури цікаві для відвідування (кластер 2).

Таким чином, здійснення перевезень організованих груп пасажирів із туристською складовою може стати конкурентоспроможним проектом у сфері пасажирських перевезень Укрзалізниці. Застосування наведених пропозицій дозволить удосконалити процес організації пасажирських залізничних перевезень відповідно до існуючого попиту на транспортні послуги та підвищити фінансовий стан транспортної галузі.