

експериментальному режимі, адже до тепер відсутня законодавча база її допуску до інфраструктури. Нестача локомотивів, їх великий ступінь зносу негативно впливає на ефективність. В цьому напрямі АТ «Укрзалізниця» зроблені перші кроки з оновлення тяги (діє контракт із General Electric на поставку локомотивів до України). Вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» почали надаватись в оренду на електронних аукціонах ProZorro.Продажі.

Завдяки онлайн-сервісу АТ «Укрзалізниця» планує перейти на електронну систему продажу та котирування вартості перевезень у вантажних вагонах.

Запровадження цього прозорого механізму має визначати реальну вартість перевезення та встановити конкурентну ціну на вагони. Ціна може і повинна коливатися залежно від попиту і пропозиції. До того ж електронні аукціони – це антикорупційний захист. Всі ці заходи спрямовані на підвищення ефективності функціонування вантажних станцій і в цілому залізничної галузі.

**УДК 658.7:656.2**

**ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ  
ВАНТАЖОВІДПРАВНИКІВ ТА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**LOGISTIC APPROACHES TO IMPROVE THE INTERACTION OF  
LOADERS AND UKRZALIZNITSYA**

*Канд. техн. наук Я.В. Запара, Є.Л. Бугайчук, Є.В. Нестеров  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) Y.V. Zapara, E.L. Buhachuk, E.B. Nesterov  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Сьомий рік поспіль обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом зменшуються. В структурі перевезень за 2018 рік зростання припадає тільки на імпорتنі перевезення (близько 5%). Динаміка зменшення обсягів відправлення основних номенклатурних вантажів (нафтопродукти, цемент, будівельні матеріали тощо) за останні роки свідчать про систематичні проблеми у процесі взаємодії роботи учасників перевізного процесу.

Серед вантажів, перевезення яких здійснюється залізничним транспортом, слід виділити сільськогосподарські, зокрема зерно та продукти перемолу. За показниками відправлення цих вантажів за останні

10 років спостерігається зростання їх перевезення більш ніж на 200 відсотків. На сьогодні їх частка у загальному вантажообігу становить понад 10% та має перспективи до подальшого зростання. За 2018 рік регіональні філії не в повній мірі задовольнили заявки на перевезення сільськогосподарських вантажів, що призвело до часткової переорієнтації вантажопотоків на автомобільний та річковий транспорт.

Розуміючи проблему перевезення цих вантажів на державному рівні створений міжвідомчий штаб з оперативного вирішення питань логістики у сільському господарстві. Метою роботи штабу є напрацювання ефективних заходів для забезпечення якісної логістики.

Одним з напрямків взаємодії відправників та АТ «Укрзалізниця» має стати розвиток залізничної інфраструктури для можливості вивезення необхідної кількості вантажів при побудові потужних елеваторів. За діючим законодавством (стаття 10 та 21 Закону України «Про залізничний транспорт») будівництво і реконструкція залізничних станцій та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з будівництвом або реконструкцією промислових підприємств здійснюються за рахунок коштів підприємств або коштів, передбачених у Державному бюджеті України на зазначені цілі. У цьому питанні важливим є розширення мережі доступу вантажовідправників до залізничної інфраструктури. Обмежений доступ аграрного ринку до інфраструктури спостерігається у Запорізькій, Донецькій, Луганській, Львівській, Тернопільській та інших областях України.

Іншим напрямом для ефективного перевезення сільськогосподарських вантажів є розробка логістичних заходів для просування вагонопотоків та ліквідації «вузьких» місць на шляху доставки вантажів вантажоодержувачам або у пункти перевалки. Виходячи з обмеженого ресурсу локомотивної тяги на регіональних філіях, покращення результатів перевезення вантажів можливо досягти за рахунок формування маршрутних відправок, які здійснюють на сьогодні понад 70 станцій. В планах АТ «Укрзалізниця» збільшення з 10 до 20 кількість маршрутних відправок зернових вантажів на добу. Такі відправки охоплять 80% наявного парку, що дасть можливість зменшити обіг вагонів у русі, обмежити вантажовласників у бажанні використовувати вагони компанії як склади на колесах у припортових станціях. Таким чином АТ «Укрзалізниця» стимулює вантажовідправників заздалегідь планувати відправку зерна з елеватора більшими партіями, ніж до цього. За рахунок цього вдасться викоринити практику, коли експедиторські компанії в умовах дефіциту вагонів, замовляють їх більше, ніж їм потрібно насправді, що викликає на ринку ажіотажний попит на вагони.

Глобальна маршрутизація фактично обмежила доступ невеликим агрокомпаніям до інфраструктури для здійснення відвантажень зерна з

більшості елеваторів і станцій, які не є маршрутними. Як наслідок, такі підприємства перебувають у нерівних конкурентних умовах з великими агрохолдингами, які володіють великими маршрутними елеваторами та мають регулярний доступ до залізничної інфраструктури. Більшість вантажовідправників у самий пік зернового сезону 2018 року були змушені доставляти значні обсяги зернових вантажів у морські порти автотранспортом за вищими тарифами. Також зріс сегмент «подвійної перевалки» - переміщення з малих складів на маршрутні елеватори для відправки. Ринок шукав шляхи виходу з критичної ситуації з логістикою доставки вантажів залучаючи все більшу кількість великовантажного автотранспорту.

Пошук напрямків ефективного перевезення сільськогосподарських вантажів між учасниками транспортного процесу триває, адже в цьому зацікавлені як представники бізнесу так і національний перевізник у ролі АТ «Укрзалізниця».

**УДК 656.135:656.01**

**ЛОГИСТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ОПЕРАТИВНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РАБОТЫ ТЕРМИНАЛА**

**LOGISTIC MODEL OF OPERATIONAL PLANNING WORKS TERMINAL**

*докт. екон. наук Е.Б. Колбачев<sup>1</sup>, канд. екон. наук Н.В.Напхоненко<sup>1</sup>,  
канд. екон. наук М.Р.Караева<sup>1</sup>, Д.В. Малоштан<sup>2</sup>*

*<sup>1</sup>Южно-Российский государственный политехнический университет  
(Новочеркасский политехнический институт) имени М.И.Платова  
(г. Новочеркасск)*

*<sup>2</sup>Кременчугский национальный университет имени Михаила Остроградского*

***D.Sc. (Econ.) E.B. Kolbachev<sup>1</sup>, PhD (Econ.) N. Napkhonenko<sup>1</sup>,  
PhD (Econ.) M.Karayeva<sup>1</sup>, D.V. Maloshtan<sup>2</sup>***

*<sup>1</sup>Platov South-Russian State Polytechnic University (Novocherkassk Polytechnic Institute)  
(Novocherkassk)*

*<sup>2</sup>Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University*

Требования к качеству перевозок грузов в условиях их постоянно возрастающих объемов ставят новые задачи по развитию и эксплуатации грузовых терминалов, разработке и внедрению новых, более эффективных форм и методов работы, в первую очередь, за счет улучшения качества и