

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Маталасов С. Ф. Борьба со смерзаемостью металлургического сырья при перевозке по железным дорогам / С. Ф. Маталасов, Я. М. Куртуков, А. С. Хоружий, В. С. Лапин, Ю. И. Могилевский, В. Н. Расстригин. – М.: Металлургия, 1974. – 248 с.

2. Дженчако В.Г. Підвищення ефективності перевезення масової сировини на промислові підприємства у зимовий період / В. Г. Дженчако // Міжвузівський тематичний збірник наукових праць. – 2019. – № 21. – С. 224 – 237.

УДК 656.212.5

Шелехань Г. І.¹

Новіков О. В.²

¹ старш. викл. Українського державного
університету залізничного транспорту

² студ. гр. 213-МКТ-Д20

Українського державного

університету залізничного транспорту

АНАЛІЗ СТАНУ ЕКСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

Сучасний стан міжнародних вантажних перевезень в Україні характеризується стрімким розвитком транспортування експортних зернових вантажів залізницею з подальшою їх перевалкою у морських портах. Це пов'язано із стратегічною політикою розвитку міждержавних економічних відносин України з торговими партнерами європейсько-азіатського напрямку. Наразі асортимент зернових та зернобобових вантажів на експорт включає культури масового вирощування та продукти їх переробки (соняшник, пшениця, жито тощо) підприємствами різної величини та форми власності. Така роздільність вимагає створення різних підходів до ефективної організації перевізного процесу з метою задоволення потреб у перевезеннях кожного учасника транспортного процесу.

Одним із ключових напрямків розвитку методів управління транспортними процесами, які оперативно враховують зміни у виробничій і транспортній сферах, є прогнозування обсягів перевезень, потрібного парку транспортних засобів, а також рівня завантаження технічних пристроїв на залізничних станціях та у портах.

Для забезпечення і підтримання конкурентоспроможності залізничного транспорту перед автомобільним при перевезенні масових вантажів, у тому

числі на експорт, необхідне впровадження оптимізаційних заходів не тільки на етапі доставки вантажів між станціями, а на усьому шляху транспортування від відправника до одержувача за рахунок об'єднання усіх учасників перевізного процесу єдиною технологією роботи. Саме в змішаному залізнично-морському сполученні спостерігається найбільше число неузгоджених дій, що призводять до виникнення відставлених від руху вантажних поїздів, затримок у обробці вантажів на станціях та у портах. Це викликає додаткові витрати, особливо у пунктах стикування видів транспорту, збільшення нерівномірності надходження вантажопотоків, ускладнює рівень взаємодії припортових станцій з портами.

У галузі управління перевізним процесом, а також проблем взаємодії різних видів транспорту створено ряд наукових робіт та досліджень видатних науковців, серед яких І. М. Аксьонов, В. І. Апатцев, Т. В. Бутько, А. І. Воркут, В. Г. Галабурда, М. І. Котлубай, Ф. П. Кочнев, О. Т. Осьмінін, В. О. Персіанов, М. В. Правдін, С. М. Резер, Є. М. Сич, А. О. Смехов та інші. Але незважаючи на широке висвітлення зазначених проблем питання ефективної організації транспортування вантажів у міжнародних сполученнях все ще залишається відкритим та таким, що вимагає додаткових досліджень та впровадження заходів з його удосконалення.

Одним із ключових факторів диверсифікації експорту України в останні роки є збільшення цін і попиту на певну номенклатуру вантажів, зокрема українське зерно, чорні метали та руду (рис. 1). Головними торговими партнерами України все ще залишаються країни-учасники СНД, а також Китай і країни Євросоюзу [1].

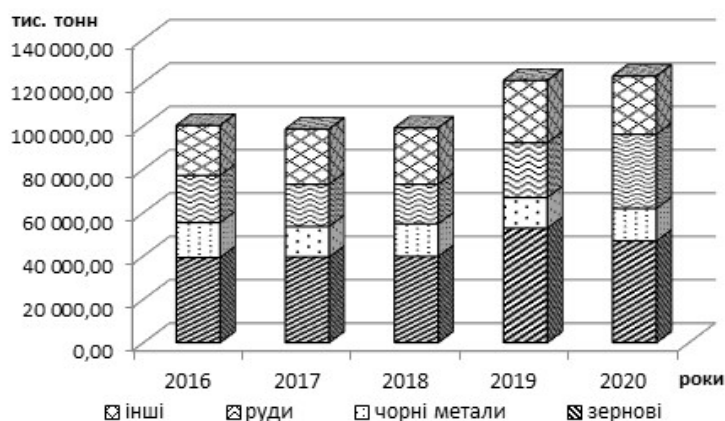


Рисунок 1 – Доля вантажів у загальному експорті України через морські порти

Темпи зростання експортних перевезень зернових вантажів тісно пов'язані із їх транспортуванням залізничним транспортом до морських портів. Зокрема, за даними [2], незважаючи на загальний спад вантажоперевезень по усім видам транспорту через поширення коронавірусної інфекції, зростання експорту вантажів залізницею збільшується у середньому на 3-8% щорічно, причому з них експортування зернових – на 10-20%. Серед найбільш сприятливих факторів такого росту – глобалізація аграрного сектору, активний розвиток міжнародної торгівлі України в окремих галузях, перерозподіл ресурсів залізницею на користь організованих зернових маршрутів.

Поряд з тим, зазначений розвиток перевезень зерна в Україні стикається з рядом проблем, які вимагають як оперативного рішення, так і впровадження заходів на перспективу. Так, транспортування зерна маршрутним поїздом призначенням на припортові станції проводиться за тарифами, більшими, ніж для інших вантажів, та за наявності у складі поїзда не менше 54 вагонів. Це означає, що даними послугами можуть користуватись лише великі зернотрейдери, які розміщують вантажі у крупних зерносховищах, пропускна спроможність яких здатна забезпечити навантаження вказаного числа вагонів за обмежений час. Менші ж підприємства змушені або транспортувати зерно у складі збірних поїздів, що значно довше за часом та менш зручно, або звертатись до послуг автомобільного транспорту, що збільшує вартість перевезення при значних обсягах партій. Одним із негативних факторів також є невідповідність технічних потужностей припортових станцій вивантаження сезонним обсягам надходження вантажів з боку залізниці, що призводить до непродуктивних простоїв вагонів на

До того ж, відсутність на залізниці адаптивної політики щодо організації зернових перевезень, її вибірковість у підході до клієнтів щодо надання ниток графіка, дефіцит рухомого складу зменшують привабливість залізничного транспорту для сегменту малого та середнього бізнесу.

Серед можливих рішень даної проблеми можна виділити рішення питання ефективного управління експортними вантажопотоками, зокрема затребуваних зерновими, у змішаному залізнично-морському сполученні шляхом впровадження у перевізний процес логістичних принципів і сучасних інформаційних технологій. Для цього необхідно розвивати існуючі логістичні технології роботи залізниць з розширенням зони управління перевезеннями від станції навантаження до припортової станції вивантаження. Також прогнозування обсягів перевезень як інструмент згладжування нерівномірності руху вантажопотоків та зменшення кількості ситуацій невизначеності набуває особливої актуальності з урахуванням фактору сезонних коливань перевезень зернових вантажів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 28.03.2021).
2. Грузопотоки железных дорог Украины – 2020. URL: https://cfts.org.ua/infographics/gruzopotoki_zheleznykh_dorog_ukrainy__2020 (дата звернення 30.03.2021).

УДК 656.072

Вдовиченко В.О.¹, Иванов І.Є.²

¹ проф. ХНАДУ

² докторант ХНАДУ

ОЦІНКА ВПЛИВУ КОНФІГУРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ МІСЬКОГО АВТОБУСНОГО МАРШРУТУ НА ОБСЯГ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Рівень результативності конфігураційного управління міським громадським пасажирським транспортом (МГПТ) визначається на основі оцінки корисності таких заходів [1]. Концепція встановлення корисності МГПТ передбачає, що основною формою її проявлення є транспортна рухомість реалізована за допомогою маршрутів громадського транспорту. Транспортна рухомість є характеристикою встановлення обсягу перевезень пасажирів на маршрутах. На основі моделей опису взаємозв'язку між параметрами роботи маршрутів та наданою конфігурацією транспортної пропозиції визначені обсяги перевезення на маршруті за допомогою моделювання показників якості транспортного обслуговування населення (ЯТОН). Оцінка обсягу перевезень на маршруті дозволяє відобразити безпосередній зв'язок між параметрами реалізації керуючих впливів та їх корисністю. На основі використання методології об'єктно-орієнтованого підходу до моделювання МГПТ [2], у моделі оцінювання обсягу перевезень виділяються наступні базові класи: прибуття пасажирів, маршрутного потоку, процесів простою, оцінювання часу. На рис. 1 представлені графіки зміни обсягів перевезення на маршруті №250е «ст. м. Південний вокзал – вул. Беркоса» (м. Харків) для розглянутих альтернатив моделей автобусів при різних варіантах флуктуації руху.