

радіусів), так і технологічних (затримки на дільницях з великою середньою вантажнонапруженістю, затримки на дільницях з постійним інтенсивним пасажирським рухом, затримки при виконанні обслуговування составів поїздів на кожній великій технічній станції даного напрямку).

Аналіз причин затримок виявив, що для удосконалення системи доставки вантажів при міжнародних залізничних перевезеннях в межах транспортних коридорів в першу чергу увагу слід приділяти раціоналізації роботи технічних станцій. Основними напрямками оптимізації є: вибір менш завантажених маршрутів прямування транзитного міжнародного вагонопотоку через достатньо оснащені сортувальні залізничні станції; метод «зустріч поїзда з ходу»; метод «подовження плеча» обробки составів; застосування «спеціальних транзитних ниток графіку руху поїздів».

Використовуючи наведені принципи, можна значно (на 20-30%) скоротити число сортувальних станцій на яких будуть проводитись якісь технічні операції, та, відповідно, скоротити число зупинок на технічних станціях, а з цим і зменшити загальний час транспортування вантажів в межах міжнародних транспортних коридорів (в середньому по всіх транзитних напрямках на 27,4%), що дозволяє розраховувати на ефективну реалізацію транзитного потенціалу транспортної системи України як сухопутного моста між Європою та Азією.

УДК 656.2

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ РОБОТИ ПРИКОРДОННОЇ ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,
Бауліна Г.С., аспірант (УкрДАЗТ)*

У сучасних умовах велике значення має забезпечення виконання потреб учасників транспортного бізнесу до швидкості проходження вантажів по залізницях, їх схоронності, в наданні повного циклу якісних логістичних послуг. Тому на базі прикордонної перевантажувальної станції доцільно створити логістичний центр типу «прикордонний сухий порт» (ЛЦПСР), який буде виступати в ролі регулятора вантажопотоків, що надходять та відправляються з таких станцій, у взаємодії з маневровим диспетчером, на якого покладено функції координатора дій, пов'язаних з підбиранням, подачею та прибиранням рухомого складу для виконання відповідних вантажних

операцій в «прикордонному сухому порту».

Аналіз обсягів перевезення великотоннажних контейнерів у міжнародному сполученні показав, що ЛЦПСР доцільно сформувавши на базі існуючих контейнерних терміналів на великих прикордонних перевантажувальних станціях, що оснащені необхідною навантажувально-розвантажувальною технікою та можуть працювати з 20 та 40 футовими контейнерами міжнародного класу.

Отже, контейнерні термінали типу «прикордонний сухий порт» дозволять здійснювати прийом, накопичення, сортування, формування транспортних партій контейнерів, перевантаження імпортованих вантажів із європейських вагонів у вагони колії СНД, зберігання та переробку контейнерів на складі тимчасового зберігання, а також виконання митного та інших видів контролю із забезпеченням виконання логістичних принципів доставки «точно в строк», «у повній схоронності» та «від дверей до дверей».

Відповідно до запропонованої технології функціонування логістичного центру «прикордонний сухий порт», сформовано модель ЛЦПСР в умовах прикордонної перевантажувальної станції, як функції приведених витрат на партію контейнерів, що пропонується інтегрувати як додаткову задачу на автоматизовані робочі місця логіста та маневрового диспетчера.

УДК 656.2

МЕТОДОЛОГІЯ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор;
Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)*

Процеси реформування інфраструктури залізничного транспорту базуються на позитивних тенденціях, що спостерігаються в останній час на транспортному ринку і обумовлюють підвищення конкурентоспроможності залізниць у всіх державах СНД і Балтії. Як показує досвід, процеси реформування необхідно проводити з урахуванням можливості отримання загальносистемного ефекту від функціонування окремих взаємопов'язаних підсистем (підрозділів залізничного транспорту), як єдиної системи.

Системний підхід щодо обґрунтування процесу реформування та розвитку залізничного транспорту передбачає формування динамічної моделі окремих транспортних підрозділів у складі єдиної організаційно-технологічної структури,

спрямованої на досягнення мети свого функціонування. Це дозволяє вважати таку структуру великою транспортною системою, для якої характерні нові властивості і характеристики, а окремі залізничні підрозділи набувають статусу елементів системи. Таким чином, сучасні умови вимагають формалізувати процес функціонування великої динамічної системи залізничного транспорту з позиції системного підходу, що спрямований на оптимізацію загальносистемного (синергетичного) ефекту та комплексно враховує інтереси всіх учасників перевізного процесу, а також забезпечує скорочення витрат обмежених ресурсів (рухомого складу, кількості вантажу у процесі прямування до споживача, персоналу, тощо) для освоєння обсягів перевезень.

З метою покращення якісних показників транспортного процесу і економічності обслуговування вантажовласників рішення задачі управління і раціоналізації логістичної системи доставки вантажів можливо здійснити на основі багатокритеріальних методів з урахуванням ресурсозберігаючого підходу. Загальна логістична система Укрзалізниці повинна складатися з логістичних систем залізниць, дирекції залізничних перевезень, окремих крупних залізничних станцій. У процесі формування системи логістичних центрів постає питання управління організаційною структурою сервісного логістичного центру. На наш погляд, одним з основних факторів, який повинен бути враховано при формуванні організаційної структури логістичного центру є можливість досягнення високого рівня обслуговування з урахуванням наявності внутрішніх та зовнішніх обмежень.

УДК 338.47:338.48

ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПУТЬ КИТАЙ-ЄВРОПА: УКРАЇНА ЯК СВ'ЯЗУВАЮЩЕЕ ЗВЕНО

*Голиков А.П., д.г.н., професор,
Казакова Н.А., к.э.н., доцент (ХНУ ім. В.Н.
Каразина)*

Страны АТР, включая Китай, характеризуются динамично развивающимися экономиками, постепенно расширяют свое присутствие на мировых рынках и ищут пути оптимизации транспортно-экономических связей с Европейским Союзом, Россией, Украиной, Белоруссией, другими европейскими государствами, а также государствами Центральной Азии. Логистика данных устремлений указывает на необходимость

создания наземных транспортных коридоров в направлении Европа – Азия.

Возникла идея «реанемирования» некогда существовавшего Великого Шелкового Пути (ВШП). Данная трансазиатская магистраль через Китай, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию соединит Желтое море с Средиземным.

Вторым важным транспортным коридором между Европой и Азией может стать трансконтинентальный путь, состоящий из российской Транссибирской магистрали, 3-х китайских железных дорог, корейской железной дороги (проходящей через Северную и Южную Корею), дорог европейской части России, а также Прибалтики и Украины.

Разработка нефтяных месторождений в Каспийском регионе и интерес к использованию каспийской нефти в странах Западной и Центральной Азии, а также в Европе обусловил появление проекта TRACEKA - транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия». Его трасса проляжет по территории: Монголии, Киргизстана, Таджикистана, Казахстана, Туркменистана, Азербайджана, Армении, Грузии.

Через Черное море танкерами эта каспийская нефть может доставляться в Одесский терминал и дальше, с продлением нефтепровода Одесса-Броды до Гданьска, – в зарубежные европейские страны.

Безусловно, соединение европейских транспортных магистралей с азиатскими повысит транзитный потенциал Китая, России и Украины.

Для Украины особенно привлекательным, по нашему мнению, является трансконтинентальный путь, базирующийся на использовании Транссибирской магистрали, а также магистрали, соединяющей Китай через Казахстан с европейской частью России и далее – с украинскими железными дорогами.

Количество грузов, проходящих только через порты Южной Кореи, практически с каждым годом удваивается. Нарастают объемы зарубежных отправок КНР и Японии. В евразийском направлении Запад-Восток уже сейчас перевозится до 5 млн. контейнеров в год. По мнению специалистов, примерно половина из них сможет в ближайшем будущем пойти сухопутным путем, существенно сокращая транспортные издержки и давая прибыль перевозчикам и транзитным странам. Помимо этого растет количество пассажирских перевозок. По подсчетам европейских туристических фирм к 2020 г. Европу будет посещать одних китайцев порядка 200 млн. в год.

Китай практически готов к превращению своей страны в транзитное государство, обеспечивающее транспортировку сухопутным путем грузов и пассажиров всех стран АТР. Для