

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 ТЕХНОЛОГІЇ 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” (ЛЦПСП), 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 ЛЦПСП 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 ЛЦПСП 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,