

Зменшення експлуатаційних витрат призведе до зменшення остаточної експортної вартості сільськогосподарської продукції, яка транспортується через морський термінал.

[1] Музылев Д. А. Разработка методики выбора условий взаимодействия зерноуборочного и транспортного комплексов [Текст] / Д. А. Музылев, А. Г. Кравцов, Н. В. Карнаух, Н. Г. Бережная, О. В. Кутья // Східно-Європейський журнал передових технологій. – 2016. – Т. 2, № 3 (80). – С. 11-21. doi: 10.15587/1729-4061.2016.65670.

[2] Музылев Д. Критерий выбора рациональной технологии доставки сельскохозяйственных грузов [Текст] / Д. Музылев, Н. Карнаух, Н. Бережная, О. Кутья // Motrol. Commission of motorization and energetics in agriculture. – Vol. 17, №7. – Lublin – Rzeszow, 2015. – С. 67-73.

[3] Шраменко Н.Ю. Оптимізація транспортно-технологічних процесів при перевалці вантажів на припортовому терміналі / Н.Ю. Шраменко, Л.В. Рокало // Информационно-управляющие системы на железнодорожном транспорте: наук.-техн. ж-л – Харьков: 2012. – № 1. – С.37-40.

[4] Шраменко Н.Ю. Рационализация взаимодействия терминальных комплексов и грузовладельцев / Н.Ю. Шраменко / Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського. – Кременчук: КрНУ, 2013. – Випуск 2 (79). – С. 109-113.

[5] Шраменко Н.Ю. Розробка заходів щодо підвищення якості обслуговування вантажовласників на термінальних комплексах / Н.Ю. Шраменко// Автомобильный транспорт: сб. науч. тр. – Х.: ХНАДУ, 2011. – №28 – С. 104-108.

[6] Шраменко Н.Ю. Вплив технологічних параметрів процесу функціонування транспортно-складського комплексу на собівартість переробки вантажу / Н.Ю. Шраменко // Восточно-Европейский журнал передовых технологий : сб. науч. тр. — Х., 2015. — Вип. 5/3 (77). — С. 43—47.

УДК 622.6:656.025.6 (477)

ШЛЯХИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ПРИВАТНОЇ ЛОКОМОТИВНОЇ ТЯГИ НА МАГІСТРАЛЬНОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

WAYS OF INTRODUCING PRIVATE LOCOMOTIVE TRACTION ON THE MAIN RAILWAY TRANSPORT

канд. техн. наук Ю. В. Шульдінер, В.М. Семенова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Y. Shuldiner, Ph.D. (Tech.), V.Semenova
Ukrainian state University of railway transport (Kharkiv)

В умовах розвитку експортної економіки України зростає навантаження на станції магістрального залізничного транспорту, що обслуговують потужні підприємства металургійної та видобувної промисловості.

Залізничний транспорт України залишається незамінним перевізником масових вантажів. Близько 90 % вантажної роботи залізниць виконується на місцях незагального користування. Налагодження раціональної взаємодії вантажних станцій залізниць з прилеглими під'їзними коліями є сучасним та актуальним питанням за умов підвищення вимог до якості послуг з обслуговування промислових підприємств [1].

Серед усіх клієнтів приватного акціонерного товариства «Укрзалізниця» гірничо-видобувні комплекси займають особливе місце. Під'їзні колії цих комплексів є важливим елементом в логістичному ланцюзі переміщення матеріальних потоків, що забезпечує безпосередньо взаємодію по передачі вантажів між залізницями та вантажовласниками [2].

В ситуації, коли "Укрзалізниця" має застарілий парк локомотивів, виникає загроза зриву перевізного процесу через брак тяги. Вантажовідправники можуть взяти на себе інвестування в локомотиви, якщо УЗ погодиться дозволити перевезення ними на деяких маршрутах. Компромісним рішенням міг би стати допуск приватних компаній на деякі напрямки при збереженні домінуючого положення "Укрзалізниця". Полтавський ГЗК хотів би стати приватним залізничним оператором для власних потреб, наприклад, в коридорі з Кременчука в бік порту Південний.

Пропонується відкрити доступ приватним локомотивам ПГЗК на магістральні лінії ПАТ «Укрзалізниця» за умовами укладення договору та визначення тарифних ставок за користування інфраструктурою мережі залізниці. Поява приватної локомотивної тяги на найбільш завантаженому маршрут в бік Чорноморських портів значно спростить процес перевезення, сприяючи розвантаженню великих об'ємів вантажної роботи станції. Для повного аналізу доцільності пропозицій щодо зміни організаційної структури перевезень готової продукції гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії розглянуто об'єми перевезень кожного підприємства окремо, а також виконано прогноз обсягу перевезень до 2020 р [3,4].

На шляху запровадження приватної локомотивної тяги на магістральному залізничному транспорті в межах України визначено проблеми відсутності правил, що регулюють порядок і умови перевезень залізничним транспортом загального користування вантажів в поїздах з локомотивами, що не належать залізниці, а також відсутність технології, що забезпечує узгодженість і стійкість роботи залізничного транспорту як єдиного комплексу в умовах експлуатації власних локомотивів для виконання перевезень вантажів по магістральній мережі [5].

Встановлено необхідність створення умови недискримінаційного доступу приватних операторів на ринок залізничних послуг. Допуск на магістральну інфраструктуру власних локомотивів дозволить відпрацювати відповідну технологію і сформує на базі операторів локомотивної тяги незалежних вітчизняних перевізників, які будуть конкурентоспроможні після відкриття сегмента ринку перевізної діяльності аналогічно із досвідом Європейського Союзу. Аналіз закордонного досвіду вказує на успіх подібних запроваджень, а саме залучення компетентних приватних партнерів, що володіють комерційними навичками і акцентують увагу на роботі з персоналом і клієнтами у сфері перевезень залізничним транспортом.

- [1] Журавель В. В. Підвищення ефективності функціонування промислової станції шляхом вдосконалення її конструкції [Текст] / В. В. Журавель, І. Л. Журавель // Вост.-Европ. журн. передових технологій. – 2015. – № 2/3 (74).
- [2] Краснов А. «Стальное кольцо Южной магистрали». [Електронний ресурс] / Краснов А. – 2004 – 2016 - Режим доступу: http://uzdlines.narod.ru/departments/ppzt_lubny.htm
- [3] Технологічний процес роботи залізничної станції Золотнишино Південної залізниці [Текст] : Рукопис. — ДН, 2006. — 145 с.
- [4] Інструкція про технологію обслуговування і організацію рухуна під'їзній колії ТОВ «Єристівський ГЗК» Південної залізниці [Текст]. — ДН, 2012. -12 с.
- [5] Темченко А.Г. Економіка підприємств гірничо-металургійного комплексу: навч. посіб. у 2-х томах. / Темченко А.Г., Темченко О.А., Максимов С.В. – Кривий Ріг: Видавничий центр КТУ, 2008. – 496 с.

УДК 656.025.4

ЛОГІСТИЧНЕ УПРАВЛІННЯ ОБСЛУГОВУВАННЯМ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

LOGISTIC MANAGEMENT OF SERVICING CARGO OWNERS IN RAILWAYS OF UKRAINE

*канд. техн. наук П.О. Яновський¹, докт. економ. наук В.П. Яновська², канд.
економ. наук С.Л. Литвиненко¹, канд. техн. наук Г.І. Нестеренко³, канд.
економ. наук Л.Л. Литвиненко¹*

¹Національний авіаційний університет (м. Київ)

²Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)

³Дніпропетровський університет залізничного транспорту (м. Дніпро)

*P.O. Janovsky¹, Ph.D. (Tech.), V.P. Yanovska², D.Sc. (Econ.),
S.L. Lytvynenko¹, Ph.D. (Econ.), H.I. Nesterenko³, Ph.D. (Tech.),
L.L. Lytvynenko¹, Ph.D. (Econ.)*

¹National Aviation University (Kyiv)

²State University of Technology and Infrastructure (Kyiv)

³Dnipropetrovsk National University of Railway Transport (Dnipro)

В умовах економічних ринкових перетворень підвищуються вимоги клієнтури до якості транспортного обслуговування при посиленні конкуренції з боку залізниць. Комплексне вирішення усіх проблем з перевезень вантажів, як свідчать результати виконаних досліджень, можна забезпечити проектуванням логістичних ланцюгів доставки вантажів (ЛЛДВ) [1, 2].

З метою забезпечення підвищення якості транспортного обслуговування економіки залізницями країни, активізації роботи автотранспорту, появи ряду комерційних посередницьких структур почався процес переосмислення роботи з вантажовласниками та постало питання забезпечення компромісного управління логістичною ланкою «виробництво – магістральний залізничний транспорт», яка