

Список використаних джерел

1. Verma, M. A lead-time based approach for planning rail-truck intermodal transportation of dangerous goods [Text] /

Manish Verma, Vedat Verter // European Journal of Operational Research. – Vol. 202. – Issue 3, 1 May 2010. – P. 696-706.

УДК 656.025.6

О. А. Малахова

**РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ВАГОНОПОТОКІВ
НА ОСНОВІ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОПЕРАТИВНОГО
УПРАВЛІННЯ**

O. A. Malakhova

**RATIONALIZATION VAGON TRAFFIC MOVEMENT BASED ON IMPROVING THE
EFFICIENCY OF OPERATIONAL MANAGEMENT**

Від ефективності функціонування транспорту багато в чому залежить процес ціноутворення і конкурентоспроможність товарів вітчизняних виробників на ринку. Як відомо, транспортні витрати у вартості продукції за окремими видами товарів доходять до 50 %.

Основним резервом поліпшення ефективності функціонування залізниць є удосконалення технології роботи і в першу чергу з вагонним парком.

Однією з оперативних задач, які щоденно вирішуються на залізничному транспорті при здійсненні вантажних перевезень, є задача забезпечення станцій навантаження порожніми вагонами своєчасно і в потрібному обсязі. При здійсненні переміщень порожніх вагонів між станціями залізничного полігона постає задача пошуку раціональних маршрутів, якими б було можливо здійснити ці переміщення при мінімальних витратах матеріальних та часових ресурсів і в умовах обмеженої кількості локомотивів.

У сучасних умовах ключовими вимогами для ефективної роботи залізничного транспорту є зменшення

власних витрат, підвищення мотивації роботи галузі, здатність забезпечувати вимоги користувачів до якості послуг та гнучко реагувати на зміни попиту.

Одним з важливих питань при управлінні якістю технологічних процесів є інформаційна підтримка прийняття рішень, використання статистичних методів обробки інформації, робота «за фактом». Для вирішення задачі управління якістю перевезень, тобто визначення показників для контролю якості технологічних процесів залізничного транспорту пропонуємо метод кореляційного аналізу [1]. Використання цього методу дасть змогу оцінити незалежність показників, їх взаємний вплив, виявити закономірності. За відсутності очевидних закономірностей можна оцінити достовірність вихідних даних.

Аналіз неочевидних закономірностей дає змогу чіткіше зрозуміти сутність процесів на транспорті. При прийнятті тих чи інших рішень можна буде оцінити побічні ефекти – як позитивний, так і негативний.

Для вирішення задачі з раціоналізації маршрутів перевезення вагонопотоків

пропонуємо метаевристичний алгоритм вирішення задачі маршрутизації транспорту з обмеженням на пропускну спроможність дільниць, оснований на методі імітації відпалу. Сьогодні система АСК ВП УЗ Є здатна ефективно вирішувати задачі збирання та обробки інформації про хід вантажних перевезень, управління вагонним та локомотивним парками тощо. Але поки що підсистеми не забезпечують підтримки управлінських рішень персоналу з використанням відповідних сучасних засобів прогнозування та оптимізації процесів перевезень на основі моделювання.

Тому пропонуємо використати вищенаведений метод імітації відпалу як аналітичний сервер підсистеми. Зрозуміло, що така підсистема матиме ряд спільних функцій та може спиратися на спільні методи реалізації.

Список використаних джерел

1. Ferrari, P. The dynamics of modal split for freight transport [Text] / Paolo Ferrari // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. – Vol. 70, October 2014. – P. 163-176.

УДК 656.078

В. В. Петрушов, А. Р. Саїдов, А. Н. Бахшизаде

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

V. V. Petrushov, A. P. Saidov, A. N. Bahzida

IMPROVING THE TECHNOLOGY OF INTERMODAL TRANSPORT IN TERMS OF ORGANIZATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Сьогодні інтермодальні перевезення розвиваються швидкими темпами. Особливо це стосується вантажів, що перевозяться у контейнерах. Оскільки в процесі перевезення беруть участь два та більше види транспорту, можливість швидко та дешево виконувати перевантаження між ними дає змогу суттєво збільшувати обсяги перевезень. А оскільки товарообіг між Азією та Європою постійно зростає, то зростає і роль транспорту у цьому процесі. Ураховуючи це, не дивно, що формуються нові транспортні коридори, метою яких є з'єднання європейських споживачів та постачальників з азіатських країн.

На жаль, забезпечити пряме безперервне сполучення лише залізничним

транспортом у більшості випадків є неможливим, оскільки або відправник, або отримувач може не мати власних під'їзних колій. Тому виникає потреба у використанні автомобільного транспорту для розвезення вантажів. Також перевізник може стикатися з проблемою подолання водоймищ. А у цьому випадку вже не обійтись без використання водного транспорту.

Другою причиною, яка може спонукати до організації інтермодальних перевезень, є вартість магістрального перевезення. Досить часто вигідніше використати один вид транспорту для перевезення на значні відстані, а для місцевих перевезень – інший. Лише автомобільний транспорт може забезпечити