УДК 656.225.073.235

И. В. ЗЕЗЮЛИНА, Е. Н. ПОТЫЛКИН
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Современная логистика и международная торговля предъявляют жёсткие требования к скорости, надёжности и экономической эффективности доставки грузов, где ключевую роль играет контейнерная транспортная система.

Эффективное функционирование такой системы базируется на научно обоснованном техническом нормировании, охватывающем расчёт плановых нормативов для всех уровней управления, контроль их выполнения и разработку мер по распределению контейнерного парка, что служит основой оперативного управления перевозочным процессом. Нормы делятся на количественные (объём работы, потребность в технических средствах) и качественные (эффективность использования контейнеров, вагонов и погрузочно-разгрузочных машин); количественные включают объёмы погрузки, выгрузки, приёма, сдачи, пробеги контейнеров, парки средств, а качественные – показатели использования по грузоподъёмности (статическая нагрузка), времени (оборот контейнера, время нахождения на пунктах) и долю вспомогательной работы (коэффициент порожнего пробега).

Ключевым качественным показателем выступает оборот контейнера, характеризующий интенсивность использования парка: для сети в целом норма устанавливается как средняя продолжительность полного цикла от окончания одной загрузки до следующей, а для дороги или отделения – как среднее время от загрузки или приёма гружёного контейнера до следующей загрузки или сдачи на смежное подразделение. Центральным звеном инфраструктуры является контейнерный пункт, где осуществляется погрузка, выгрузка, сортировка, хранение, комплектование партий, оформление документов. По функциональному назначению пункты классифицируются на грузовые (только местные контейнеры), сортировочные (только транзитные) и смешанные (грузосортировочные). Экономическая целесообразность открытия определяется минимальным суточным грузооборотом: для среднетоннажных контейнеров (условно 3-тонных) – 15–20 ед. при равенстве погрузки и выгрузки и 25–35 ед. при следовании порожних; для крупнотоннажных (20-тонных) – 6–8 и 10–12 ед. соответственно. В крупных узлах рационально создание двух и более специализированных пунктов при суточной сортировке не менее 300 транзитных и погрузке не менее 300 местных контейнеров.

Сортировка транзитных контейнеров осуществляется по плану формирования для данной станции, реализуя сетевые нормативы на локальном уровне. Ключевая характеристика пункта – перерабатывающая способность (максимальное количество контейнеров за сутки), рассчитываемая по вместимости площадок и мощности средств механизации; фактическая способность определяется меньшим из значений, а при нескольких площадках складывается из способностей каждой. Оперативное планирование осуществляется на сутки и смену заведующим на основе плана станции и фактической обстановки с учётом наличия контейнеров, подхода вагонов и норм технологического процесса; суточный план определяет производственные задания (погрузка, выгрузка, сортировка, завоз-вывоз, отправление порожних и неисправных контейнеров) и расчётное количество автомобилей [1].

Современный этап развития контейнерных перевозок характеризуется внедрением технологии транспортировки сборных отправок на основе концентрации контейнеропотоков на регулярных маршрутных поездах между крупными терминалами, что предполагает отказ от традиционной многостадийной технологии (подача платформы, накопление, формирование, расформирование на промежуточных станциях, повторное формирование и подача под разгрузку) с её значительными затратами времени на маневровые операции и многократную переработку составов. При этом эффективность современной контейнерной транспортной системы железнодорожного транспорта обеспечивается комплексным применением научно обоснованного технического нормирования (в первую очередь качественного показателя оборота контейнера), рациональной классификацией и организацией работы контейнерных пунктов на основе их перерабатывающей способности и минимального грузооборота, а также переходом от традиционной многостадийной технологии к мультимодальным ускоренным перевозкам маршрутными поездами постоянного формирования, что гарантирует доставку «с терминала на терминал» с более высокой скоростью и минимальными простоями, причём ключевым условием реализации данных преимуществ выступает дальнейшее развитие информационной структуры и электронного обмена данными между всеми участниками перевозочного процесса.

СПИСОК ЛИТЕРАТРУРЫ

1 Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте : учеб. для вузов / А. А. Смехов, В. В. Повороженко, А. Т. Дерибас [и др.]; под ред. А. А. Смехова. – М. : Транспорт, 1990. – 351 с.

I. ZEZULINA, E. POTYLKIN
Belarusian State University of Transport, Gomel

CONDITIONS FOR EFFECTIVE FUNCTIONING OF A CONTAINER TRANSPORT SYSTEM