

Реализация услуги по отправлению мелких партий грузов с применением среднетоннажных модулей

Д.И. Журавлев, Н.Х. Варламова

Самарский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия

Обоснование. На данный момент сеть РЖД насчитывает более 570 грузовых станций. Большинство объектов строилась в условиях планового народного хозяйства с целью обеспечения свободного доступа (в виде мест общего пользования) заказчиков к системе железнодорожного транспорта для обеспечения строительства крупных объектов промышленного и гражданского назначения, нужд обороны, потребности населения, материально-технического обеспечения отдельных предприятий, промышленных и сельскохозяйственных районов, городов и т. д.

Многие объекты закрываются в связи с объективным изменением экономической ситуации в стране, структуры производственных мощностей в регионе, изменившимися требованиями к условиям хранения и доставки товаров, ограниченностью технологического оснащения, низким уровнем и недостаточным парком транспортных средств.

В то же время следует отметить, что некоторые из этих сооружений имеют стратегическое значение для обеспечения жизнедеятельности отдельных населенных пунктов, функционирования предприятий, а также для обороноспособности страны. В связи с высоким уровнем морального и физического износа значительной части погрузочно-разгрузочных сооружений и, как следствие, невозможностью оказания на их базе комплекса современных логистических услуг, потенциальные заказчики предпочитают более «гибкий» в плане предоставления услуг автомобильный транспорт. Кроме того, в настоящее время активизировалось строительство новых логистических комплексов крупными операторами и логистическими компаниями [1, 2].

Цель — внедрение на железных дорогах РФ специализированных 5-тонных и 10-тонных модулей, разрабатываемых в настоящее время ВНИИЖТ, а также адаптера для их крепления к эксплуатируемым специализированным платформам для крупнотоннажных контейнеров.

Методы. При анализе работы терминально-складского комплекса (ДМ) в сфере отправки мелких отправок, обнаружены слабые места и предложено внедрение новых технологий в работе с клиентами. Синтезируя старую технологию работы с новой, внедряется услуга по поставке модулей средней массы для транспорта [3].

Результаты. Сформированная грузовая единица будет иметь вид 20-футового контейнера, собранная из 5-футовых или 10-футовых модулей (рис. 1) на адаптер платформе. Погрузка на вагон будет происходить в несколько этапов с использованием адаптера (рис. 2). До 2013 года перевозка мелких и средних

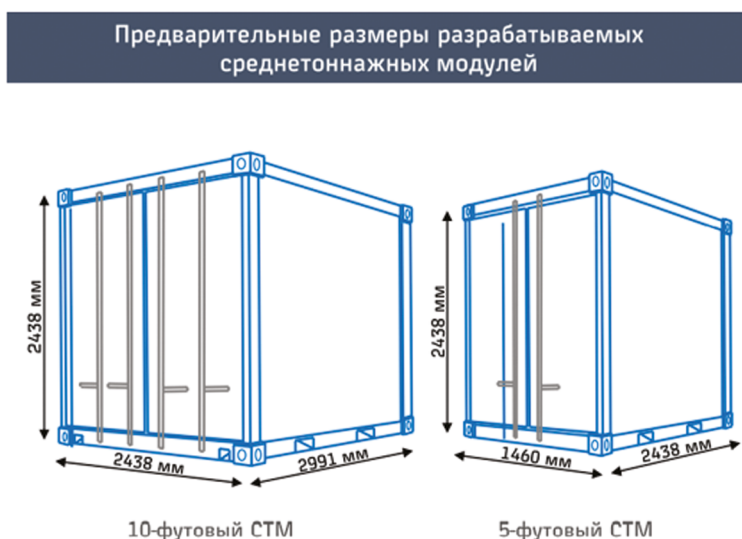


Рис. 1. Предварительные размеры разрабатываемых среднетоннажных модулей



Рис. 2. Процесс погрузки (выгрузки) сформированной грузовой единицы на вагон

грузов осуществлялась в среднетоннажных контейнерах, которые были выведены из эксплуатации в связи со значительным износом. Однако в те годы одним из его недостатков была необходимость экономии в долгосрочной перспективе на перевозку в полувагонах, служивших для перевозки некрупных контейнеров. Нужда внедрения новых технологий возникает из-за того, что в современных рыночных условиях осуществляется перевозка небольших партий грузов, в крупнотоннажных контейнерах не всегда удобна для клиентов в связи с необходимостью сбора большого количества товара. Кроме того, сегодня ДМ имеет необходимые складские помещения и площадки для хранения, обработки и погрузки/выгрузки мелких партий товаров [4, 5].

Вывод. Анализ представленных объемов погрузки по сравнительной стоимости показал рентабельность использования рассматриваемой технологии для 156 компаний.

С помощью программы «Железнодорожный тариф» была определена стоимость перевозки грузов в СТМ, которая состоит из нескольких составляющих. Нам удалось определить эффективность использования этих модулей в железнодорожных перевозках. Использование новой технологии позволит привлечь на железнодорожный транспорт дополнительный объем мелких отправок, а также оптимизировать временные и финансовые затраты на всех этапах перевозочного процесса.

Ключевые слова: Среднетоннажные модули; мелкие партии грузов; железнодорожные перевозки; сформированная грузовая единица; услуга предоставления модулей; адаптер для крепления модулей.

Список литературы

1. Сайт ежедневной федеральной транспортной газеты «Гудок» <https://www.gudok.ru>
2. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ.
3. Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. Сборник книга 1. Москва: Юридическая фирма «Юртранс», 2003. 712 с.
4. Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. Москва: Юридическая фирма «Юртранс», 2003. 544 с.
5. Клименко Е.Н. Обеспечение грузовых перевозок на железнодорожном транспорте: учеб. пособие. Москва: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2017. 125 с.

Сведения об авторах:

Даниил Игоревич Журавлев — студент, группа ЭЖД-03, института «Управления и экономики»; Самарский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия. E-mail: daniil07sen@gmail.com

Нелли Хасановна Варламова — кандидат технических наук, доцент кафедры «Технологии грузовой и коммерческой работы, станции и узлы», Самарский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия. E-mail: n/varlamova@samgups.ru