

УДК 339.92:656.2

### СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО УНІФІКАЦІЇ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ

*Реброва А.Ю., асистент (ДонІЗТ)*

Процеси глобалізації та міжнародної інтеграції стимулюють «фізичну» (функціональну) та інституціональну інтеграцію транспортних систем, призводять до уніфікації процесів управління, інформаційного забезпечення, регулювання та розвитку.

Ці закономірності визначають цілі та напрямки транспортної політики, враховують глобальні орієнтири в галузі транспортних технологій, сприяють розвитку відповідних пріоритетів. Неучасть чи відставання від глобальної інтеграції не допускається, бо глобалізація чи глобальна інтеграція відповідає трансформаціям світового господарства, глобальним вимогам в галузі транспорту та впливає на зміни інформаційного механізму господарювання, тому залишати ці питання без уваги не можна.

Уніфікація перевізного процесу передбачає інтеграцію транспортних систем декількох країн та міжнародних транспортних конвенцій, основною метою якої є ліквідація перешкод при транспортуванні різних видів вантажів та пасажирів.

Характерними особливостями залізничного транспорту є те, що здійснюючи міжнародні перевезення він перетинає кордони багатьох країн, це потребує розробки однакових для різних держав уніфікованих принципів перевізного процесу для даного виду транспорту.

В Україні процес уніфікації залізничних перевезень характеризується позитивними та негативними ознаками.

Головними позитивними ознаками уніфікації залізничних перевезень України є:

- 1) Інтеграція залізничного транспорту з іншими видами транспорту.
- 2) Співпраця з міжнародними організаціями.
- 3) Розробка заходів щодо удосконалення тарифної політики.
- 4) Євроінтеграційний курс за рахунок спільних інвестиційних проектів.
- 5) Впровадження уніфікованого електронного документообороту.
- 6) Впровадження Програми електрифікації залізниць на 2011-2016 роки.

Ознаками, які негативно впливають та обмежують процес уніфікації залізничних перевезень України є:

- 1) Наявність політичних та управлінських непорозумінь.
- 2) Тривалий процес реформування залізничної галузі.
- 3) Великий рівень зносу основних фондів та

низька ефективність транспортної інфраструктури.

4) Застосування перевантажувальних технологій через наявність колій різного стандарту, які вимагають значних витрат часу, праці та енергетичних ресурсів, виникають проблеми зі схоронністю вантажів і збереженістю рухомого складу, а також при перевантаженні небезпечних вантажів існує потенційна загроза техногенних катастроф.

5) Наявність митних бар'єрів.

Зараз, важливішим завданням України є входження у трансконтинентальні комунікації, тобто зближення транспортної системи України з транспортними системами інших країн та участь у міжнародних транспортних конвенцій, для здійснення безперервного перевезення різних видів вантажів та пасажирів. Для залізничного транспорту України уніфікація перевізного процесу є також основним стратегічним напрямком при реалізації інтеграційної стратегії розвитку залізничної галузі у найближчий перспективі. Тому наша держава разом з Укрзалізницею повинні вирішувати складності цього процесу, які носять управлінський та політичний характер, негативно впливаючи на тривалість процесу реформування залізничної галузі, великий рівень зносу основних фондів та низьку ефективність транспортної інфраструктури, наявність колій різного стандарту і митних бар'єрів.

УДК 656.212.5

### НЕОБХІДНІСТЬ СТВОРЕННЯ ІНТЕГРОВАНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЦЕНТРІВ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ

*Саяпін О.С., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)*

Для підвищення стійкості функціонування залізничного транспорту в даний час необхідно вирішити задачі по вдосконаленню управління перевізним процесом, підвищенню прибутковості галузі і залученню інвестицій. Особливе значення в умовах конкуренції має пошук нових форм інтеграції залізничного та інших видів транспорту, митних органів, експедиторів, вантажовласників та інших учасників логістичного ланцюга доставки вантажів.

В умовах розвитку ринкових відносин для транспортних підприємств основною метою діяльності є якісне обслуговування вантажовласників - споживачів транспортної продукції. Потреба у врахуванні їх інтересів, з одного боку, і прагнення підвищити конкурентоспроможність залізничних перевезень - з іншої, вимагають застосування сучасних технологій і принципів логістики.

Нині в залізничній галузі проводиться низка змін, як в організаційній структурі, так і в технологічному і технічному плані. Ці зміни обумовлені необхідністю застосування технологій

доставки вантажів «від дверей до дверей», «точно в строк» та інших за рахунок застосування переважно контейнерних і комбінованих перевезень, технологічних маршрутів та інших сучасних способів транспортування.

Перспективним напрямом розвитку залізничної галузі є застосування принципів логістики і розробка концепції створення системи інтегрованих транспортних центрів на базі інфраструктури залізничного транспорту. Комплексними чинниками, які формують об'єктивні передумови формування інтегрованих систем логістичного обслуговування є: впровадження інформаційних технологій, організація інформаційно-логістичного супроводу вантажів, впровадження логістичних технологій загального управління якістю, розвиток термінальних технологій доставки вантажів, впровадження електронного документообігу тощо.

Інтегровані транспортні центри (ІТЦ) є функціональними елементами логістичної системи транспортного вузла, ланкою логістичного ланцюга по доставці вантажів між постачальником і споживачем. Вони також є стиковими пунктами, в яких здійснюється координація і взаємодія видів транспорту, відбувається концентрація вантажопотоків і їх подальший розподіл за споживачами.

Головна задача ІТЦ - розширення комплексу транспортно-логістичних послуг і зниження їх вартості за рахунок концентрації в єдиному центрі, а також інтеграції різних видів логістичного сервісу на основі створення спільних підприємств на корпоративній основі.

Для перетворення інфраструктури залізничного транспорту в інтегрований центр логістичного обслуговування, необхідно застосування нових підходів, таких як реінжиніринг, застосування принципів логістичного управління, удосконалення і при необхідності реорганізація існуючих потужностей вантажних терміналів.

Основним ІТЦ є здійснення інтегрованої системи доставки вантажів, в якій він має роль організатора процесу доставки і частково учасника перевізного процесу. Вантажовласник укладає договір перевезення тільки з організатором системи доставки, що дозволяє звільнити його від необхідності вступу до численних договірних відносин з різного роду транспортними підприємствами.

Таким чином, впровадження даної технології дозволить отримати такі принципові результати:

- підвищити виробничо-економічну ефективність і конкурентоспроможність залізничного транспорту;
- підвищити якість обслуговування;
- зменшити транспортну складову в кінцевій вартості продукції вітчизняних виробників, тим самим підвищити їх конкурентоспроможність на світовому ринку;
- модернізувати транспортну інфраструктуру залізничної галузі;

– сформувати єдиний інформаційний міжгалузевий простір тощо.

### УДК 625.078.1

## ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПРИПОРТОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Світлична С.О., аспірант (УкрДАЗТ)*

Ефективна реалізація транзитного потенціалу нашої держави, підвищення конкурентоспроможності усіх видів транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг є в числі цілей та пріоритетів Транспортної стратегії до 2020 року. Однак за даними офіційного сайту Державної служби статистики України в післякризовий період спостерігаються тривожні цифри зменшення усіх видів перевезень у тому числі імпорту та транзиту, як залізничним так і морським, автомобільним транспортом.

Важливу роль у здійсненні зовнішньоторговельних перевезень виконує злагоджена співпраця залізничного та морського транспорту, які взаємодіють у потужному секторі транспортного ринку – припортовому транспортному вузлі (ПТВ). Звертаючи увагу на переробку міжнародних вантажів у морських торговельних портах (МТП), відправлених із різних країн світу, можна спостерігати, що значна частина імпортного вантажу надходить з країн Азії та Америки, транзит – це країни СНД, при цьому задіяні міжнародні транспортні коридори (МТК), які проходять через територію нашої держави.

Сьогодні у більшості припортових транспортних вузлів України склалася не найкраща ситуація стосовно некоординованої взаємодії суміжних видів транспорту. Навіть крупні українські порти, які першочергово зорієнтовані на імпорт та транзит вантажів зазнають збитків через відсутність синхронізації дій учасників перевезень, що у свою чергу не може сприяти залученню міжнародних вантажопотоків. Також стримуючим фактором у роботі ПТВ стає проблема нестачі пропускну та переробної спроможності припортових залізничних станцій (ПЗС), які наразі працюють на межі своїх можливостей.

Програмою комплексного розвитку залізничної інфраструктури портових переробних комплексів, припортових станцій та підходів до них до 2015 року передбачено реалізацію проектів по будівництву, ремонту та реконструкції припортових станцій на суму капіталовкладень 6,7 млрд. грн (за рахунок залізниці 426 млн. грн), що буде сприяти збільшенню об'єму перевезень експортних та транзитних вантажопотоків до 18-25 млн. тонн за рік.

Згідно зазначеній галузевій Програмі у 2010 році Укрзалізниця вже спрямувала на розбудову