

УДК 656.212, 656.225

РОЗВИТОК СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПАРКОМ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ РІЗНОЇ ФОРМИ ВЛАСНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Кулешов В.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

В Україні доля власних вагонів складає більше в Україні більше 72% від загального парку вагонів, на мережі держав СНД і Балтії - 76,9%, а в Росії - 89,5%. Фізична зношеність основних фондів залізничної галузі становить понад 80%, у т.ч. вагони інвентарного парку – 86%, з них напіввагони – 88%. Зменшення парку УЗ на 10 тис. вагонів (близько 5%) призводить до втрати 15 млрд т-км вантажообігу або 1,6 млрд грн прибутку. Поставлене завдання - знайти ефективні технологічні рішення, зістикувати та автоматизувати планування транспортних операцій, консолідувати інтереси і технічні ресурси. До 2015 року 94% балансового наявності напіввагонів підлягає капітально-відновлювальному ремонту або списанню.

За останні три роки холдинг ВАТ «РЖД» практично сформовано, утворено 85 ДЗО залізничного транспорту, такі підприємства, як ФПК, ПГК, ФГК, «Трансконтейнер», вагоноремонтні, приміські компанії, «Аероекспрес» та інші.

Для забезпечення зростаючого вантажообігу «Укрзалізниця» до 2020 року необхідно закупити більше двох тисяч вантажних локомотивів і 111 тис. нових вагонів, на що потрібно 8,35 млрд. доларів США інвестицій.

ДП «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) за 2012 р. перевезено понад 130 млн. тонн вантажів, що становить 31% від загальних обсягів вантажних перевезень, 40% зменшені показники обігу вагону за межами країни, запроваджено сучасні інформаційні системи, які дозволяють вантажовласнику дистанційно здійснювати операції щодо організації перевізного процесу.

Викликає зацікавленість створення об'єднаної транспортно-логістичної компанії (ТЛК), як основи для формування стійкої мультимодальної транспортної системи Білорусії, Казахстану, Росії з метою інтеграції транспортних систем Митного союзу та Єдиного економічного простору.

Недотримання термінів доставки призводить до відмовлення користувачів від послуг залізничного транспорту і перехід на інші види транспорту, зокрема – на автотранспорт. В роботі операторів перевезень потрібно зменшення обігу вагону пов'язувати із прискоренням доставки вантажу.

Наразі УТЛЦ працює з парком вагонів державних вагонних компаній, однак з метою мінімізації обігу вагонів і зменшення порожнього пробігу вагонів інших операторів пропонують ЄСУ ПБВ.

Розробку плану формування вантажних поїздів необхідно проводити з урахуванням закріплення спеціалізації колій у сортувальних парках технічних (сортувальних) станцій, на яких виконується переробка вагонопотоків у залежності від зобов'язань залізниці по термінам доставки вантажів і обігу вагонів різних операторів перевезень з урахуванням гнучких технологій поїздоутворення;

На ДП «Український транспортно-логістичний центр» слід покласти функції Єдиного інформаційно-керуючого логістичного центру, що об'єднує як залізничну, так і внутрішньопортову логістику з координації роботи з урахуванням прискорення просування поїздо- або вагонопотоку.

УДК 656.615(477)

УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ В СИСТЕМЕ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Стратегические задачи участия национальных портов в освоении транзитных грузопотоков, определяемых мировыми и региональными хозяйственными связями, должны учитывать их высокую предпринимательскую эффективность функционирования. Активное обеспечение портами международных транспортно-экономических связей существенным образом влияет на состояние платежного баланса страны.

Один из важнейших факторов эффективного позиционирования морских торговых портов в структуре рынка транспортных услуг становится адекватность технико-экономического уровня параметрам мировой экономике, структуре и девету флота, внешнеторговому обороту.

Важнейшим условием достижения конкурентной устойчивости национальных торговых портов в обслуживании как отечественных так и транзитных грузопотоков является привлечение инвестиционных ресурсов. Этого можно добиться при формировании рациональной государственной транспортной политики ориентированной на максимизацию денежных потоков портового бизнеса независимо от резидентности собственников. Так же следует обращать внимание на структурные сдвиги в грузопотоках, и соответственно формировать инвестиционную программу.

Суммарный грузооборот портов и терминалов Украины составил в 2012 году 161,1 млн.т (на 0,7% меньше чем в 2011 году): сократился транзит на 18,5%, импорт упал на 14,5 % и перевалка грузов во внутреннем сообщении сократилась на 19%. Положительная динамика наблюдается у экспортных грузов – перевалка выросла на 14,1%. В частности