

УДК 338.49

СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕКСТЕ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

Соляник Е.В., аспирант (ДНУЖТ им.В.Лазаряна)

Физические и нефизические препятствия на пути транзитных перевозок по основным транспортным маршрутам евро-азиатского наземного транспорта продолжают мешать развитию сети евро-азиатских транспортных связей. Помимо препятствий природного характера, таких как высокие горные хребты, развитию транспортных перевозок мешают неадекватные или несовместимые элементы транспортной инфраструктуры, узкие места и недостающие звенья инфраструктуры. Нефизические препятствия создаются мерами экономического, политического, административного и регулятивного характера, связанными также с соображениями сохранности и безопасности. По целому ряду препятствий физического и нефизического характера достигнуты международные соглашения и заключены конвенции. Однако не все страны Юго-Восточной Европы, Восточной и Центральной Европы и азиатские страны являются участниками 16 основных правовых документов ЕЭК ООН, надлежащие выполнение которых явилось бы существенным вкладом в обеспечение четкого функционирования системы евро-азиатских транспортных связей.

Неадекватность инфраструктуры и несочетаемость логистических сетей подрывают планы по развитию наземных транспортных осей евро-азиатских транспортных связей. Железные дороги международной сети дорог категории E как составная часть евро-азиатских транспортных связей могут способствовать развитию международных транспортных перевозок и торговли со всеми странами Восточной Европы, Кавказа и Средней Азии, что поможет их дальнейшей интеграции в европейскую и мировую экономику.

Для нормального функционирования евро-азиатских транспортных коридоров понадобятся значительные инвестиции. Также необходимо провести максимальное возможное согласование стандартов, применяемых на автомобильных и железнодорожных сетях категории E, со стандартами азиатских партнеров, применяемыми на маршрутах соседних сетей Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог. Для того, чтобы преодолеть упомянутые выше препятствия путем продуктивных инвестиций, требуется процесс планирования на международном уровне.

На конкурентоспособность евро-азиатских наземных транспортных маршрутов, по сравнению с морскими и воздушными перевозками, продолжают

негативно сказываться неэффективные и дорогостоящие процедуры пересечения границ. В некоторых случаях самые экономически выгодные маршруты оказываются недоступными из-за длительных территориальных конфликтов, которые привели к закрытию ключевых транспортных связей. Принятие единых правил, регулирующих железнодорожные перевозки, всеми странами, расположенными вдоль основных евро-азиатских транспортных коридоров, способствовало бы развитию конкурентоспособных межрегиональных транспортных услуг.

Международные перевозки наземным транспортом по евро-азиатским маршрутам особенно уязвимы для угроз в отношении сохранности и безопасности этих перевозок. С учетом озабоченности по поводу безопасности, высказываемой как экспортерами, так и импортерами, и в связи с продолжающимся развитием контейнеризации грузовых перевозок, участвующие в проекте ЕАТС государства желают преодолеть недостатки в существующей производственной цепочке, особенно сконцентрировав усилия на решении проблем в пунктах перегрузки (на границах, на станциях перехода на другую ширину колеи, в портах). Органы власти соответствующих стран должны привлечь к сотрудничеству для решения этих задач и другие заинтересованные стороны, такие как экспедиторы, операторы транспортных средств и представители экспортно-импортного бизнеса.

УДК 334:656.2

УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ НА ОСНОВЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

Федорко И.П., соискатель (УкрГАЗТ)

Компании становятся субъектами рынка транспортных услуг. В то же время каждая компания стремится к увеличению прибыли при снижении собственных расходов. Опыт показывает, что конкурентные преимущества достигаются практически двумя способами. К ним относятся интенсификация технологии работы и внедрение инновационных технологий. Инновационные технологии, как правило, связаны с новыми формами организации перевозок. Особенно это актуально для операторских компаний, в собственности которых находятся вагоны и контейнеры. Одним из наиболее эффективных способов снижения расходов операторских компаний является организация прямых контейнерных поездов между терминалами, принадлежащими данным компаниям.

Сегодня является целесообразным создание контейнерных терминалов, которые будут способны систематизировать и укрупнять разрозненные контейнерные потоки, а далее распределять их на терминалы назначения посредством организации прямых контейнерных поездов, то есть будут являться накопительно-распределительными центрами. Подобные терминалы должны обладать способностью формирования (расформирования) и обработки контейнерных поездов на своей территории.

Отличительной особенностью контейнерных накопительно-распределительных центров является возможность принимать, формировать и отправлять контейнерные поезда на своей территории.

Исходя из обозначенных функций на контейнерно накопительно-распределительных центрах должны находиться такие устройства:

а) железнодорожные пути для приёма и отправления контейнерных поездов;

б) контейнерные площадки для хранения контейнеров при накоплении до установленной длины контейнерных поездов;

в) склады временного хранения для нахождения контейнеров во время таможенного оформления грузов;

г) железнодорожные пути для подачи вагонов;

д) автомобильные проезды.

Контейнерные накопительно-распределительные центры должны располагаться вблизи сортировочных станций ввиду необходимости сортировки вагонов, следующих для консолидации перевозимых на них контейнеров.

Контейнерный накопительно-распределительный центр (КНРЦ) предлагается рассматривать в таких аспектах:

1) физически и материально КНРЦ – это мультимодальный транспортный узел, который представлен комплексом сооружений и технических устройств для управления грузооборотом;

2) экономически КНРЦ – это совокупность хозяйствующих субъектов, которые осуществляют эффективную организацию грузодвижения;

3) технологически КНРЦ – управленческая система грузодвижения, часть логистического канала.



Рис. 1. Полиаспектное понятие логистического накопительно-распределительного центра