

4. Альошинський, Є. С. Аналіз ефективності застосування принципів інтероперабельності при реалізації програми перерозподілу вантажних поїздопотоків у межах міжнародних транспортних

коридорів України [Текст] / В. В. Козак, М. І. Данько, Є. С. Альошинський // Зб. наук. праць НТУ ХПІ. – Харків : НТУ ХПІ, 2011. – №4.

УДК 330:338

Є. І. Балака, Д. С. Лючков

ОРГАНІЗАЦІЙНО–ТЕХНІЧНІ НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

E. I. Balaka, D. S. Ljuchkov

ORGANIZATIONAL AND TECHNICAL DIRECTIONS TO PROVIDE COMPETITIVENESS PROVIDER PJSC UKRZALIZNITSYA

Основною проблемою подальшого стабільного функціонування вітчизняного залізничного транспорту є радикальне покращення фінансово-економічного стану галузі. Її основні виробничі фонди використовуються на межі своїх можливостей, і перш за все це стосується рухомого складу, знос якого досяг 90 %.

До теперішнього часу національний залізничний транспорт функціонує переважно на засадах, що створювались ще за радянських часів, коли пріоритетним завданням залізниці було перевезення масових вантажів на великі відстані. Проте стрімкий перехід країн Заходу до постіндустріального етапу розвитку характеризувався структурною перебудовою їх економік у бік швидкого зростання малого та середнього бізнесу, що принципово змінило вимоги вантажовласників до організації та якості транспортного обслуговування. Якісний стрибок у сфері розвитку енергозберігаючих технологій, подолання негативних наслідків світової енергетичної кризи 1970-х років привели до кардинальних змін у роботі транспортного комплексу цих країн. Реалізація програми енергозбереження дозволила протягом 5-

10 років знизити енергоємність промислового комплексу в 1,5-2 рази [1, с. 84, 131]. Аналіз роботи залізничного транспорту дванадцяти економічно розвинутих країн показав, що вже до 2000 р. на кожен 1 % росту ВВП залізничні вантажні перевезення зростали в середньому тільки на 0,04 %. Це обумовило зниження обсягів залізничних вантажних перевезень, а іноді і скорочення мережі залізниць [2, с. 22-23].

Аналогічні тенденції характерні і для українського залізничного транспорту. Більшість перевезень дрібними та середніми партіями забезпечуються автомобільним транспортом, незважаючи на вкрай незадовільний стан дорожнього покриття. Застаріла організаційно-технічна база залізничного транспорту та відсутність фінансових ресурсів для її модернізації не дозволять ПАТ "Укрзалізниця" покращити, а, можливо, і зберегти своє конкурентне становище на ринку транспортних послуг з перевезення штучних і контейнерних вантажів.

На наш погляд, отримання нових джерел надходження фінансових ресурсів може бути досягнуто за умов суттєвого розширення та урізноманітнення сфери

логістичної діяльності ПАТ "Укрзалізниця", входження його в нові сегменти транспортного ринку на основі створення нетрадиційних (гібридних) транспортних систем, докорінної реконструкції та перепрофілювання малодіяльних шляхів сполучення і суттєвого розширення комерційно-сервісних функцій його структурних підрозділів.

Це вимагає комплексного підходу і, на нашу думку, вже найближчим часом доцільно сконцентрувати зусилля на таких напрямках:

1. Використання ПАТ "Укрзалізниця" вантажних тролейбусів з комбінованою тяговою системою двигунів для прискорених магістральних і місцевих перевезень контейнерних і штучних вантажів.

2. Використання електропоїздів зі змінною кількістю секцій і комбінованою системою двигунів, що забезпечують можливість автономного руху з пасажирською швидкістю при магістральних і місцевих перевезеннях контейнерних і штучних вантажів.

3. Реконструкція малодіяльних залізничних ділянок в автомобільні дороги для обслуговування невеликих вантажопотоків

безрейковими транспортними засобами ПАТ "Укрзалізниця".

4. Створення на базі ПАТ "Укрзалізниця" регіональних транспортно-постачальницьких кластерів, що забезпечують постачання, зберігання і реалізацію матеріально-технічних ресурсів суб'єктам господарювання.

Запропоновано шляхи диверсифікації транспортної діяльності ПАТ "Укрзалізниця", а саме – перетворення його в широкопрофільний транспортно-логістично-комерційний концерн, який поєднує у собі елементи регіональних кластерів і міжрегіональну холдингову форму організації.

Список використаних джерел

1. Колесов, В. П. Экономика зарубежных стран [Текст] / В. П. Колесов, В. Ф. Железова, М. Н. Осьмова. – М.: Высш. шк., 1990. – 479 с.

2. Тенденції розвитку залізничних перевезень у провідних країнах світу [Текст] / Є. І. Балака, О. І. Зоріна, Н. М. Колеснікова та ін. // Залізничний транспорт України. – 2000. – №1 (16).

УДК 622.6:656.025.6

Ю. В. Шульдінер, К. В. Маляр, В. М. Товстуха

УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СТАНЦІЙНОГО ТЕХНОЛОГІЧНОГО ЦЕНТРУ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ КОМПЛЕКСУ ІДЕНТИФІКАЦІЇ РУХОМОГО СКЛАДУ

Y. Shuldiner, K. Maliar, V. Tovstuha

IMPROVEMENTS IN THE FUNCTIONING OF THE STATION TECHNOLOGICAL CENTER FOR THE ACCOUNT OF IMPLEMENTATION OF THE COMPLEX OF IDENTIFICATION OF MOBILE COMPOSITION

Системна взаємодія залізничного транспорту з іншими видами транспорту дозволяє вирішувати основне логістичне завдання – своєчасне та якісне задоволення потреб населення у перевезеннях.

Сортувальні станції – головні пункти з організації вагонопотоків на мережі залізниць. Від успішної роботи сортувальної станції залежить виконання