

сфер операторської діяльності. Слід розрізняти область, в якій визначається значення для вибору ефективних рішень відноситься до рівня тарифних ставок, формуються сектори світового ринку транспортних послуг, де тариф встановлюється відповідно до закону пропозиції та попиту. Другою областю ціноутворення є монополістичне становище провідних лінійних судноплавних компаній, що працюють поза проявом антимонопольного законодавства.

Одною з закономірностей ефективного розвитку національного сектору глобального ринку морської торгівлі є стандартизація суднобудівних та ремонтних процесів, поряд з досягненням безпеки мореплавства. На жаль, ці аспекти недостатньо висвітлені в науково-методичному плані, що в свою чергу негативно впливає на темпи та характер розвитку флоту нових морських держав і, зокрема, України. Тому необхідно зосередити увагу на критеріях та методах прийняття економічних рішень в структурі раціональної морської транспортної політики, орієнтованої на комплексну структуру економічного зростання та диференціацію умов розвитку.

Відсутність довгострокової стратегії функціональної діяльності як морського транспортного комплексу країни в цілому, так і окремих підприємств призводить до «неочікуваних» негативних результатів. Основні порти України в період 1995 – 2005 років мали своє благополуччя на експортних потоках металу, попит на який на світових ринках був стабільним. Конкуrentна позиція базувалася на відносній його дешевизні. З виходом на світовий ринок китайської металургічної продукції, сектор українського металу суттєво трансформувался, що призвело до зниження завантаження портів терміналів, виникли проблеми з ефективністю використання виробничого потенціалу. В той же час не проводилася системна модернізація, розвиток концентрувався в основному в підприємствських підсистемах таких, як ТИС.

Відсутність конкурентоспроможного транспортного флоту передвизначило пріоритети портів діяльності на застарілому потенціалі, підприємства не проводили аналізу тенденцій і не вели програму стабільного розвитку, був порушений принцип контролю життєвого циклу ринку і проекту розвитку. Відсутність чітких прогнозів перспективного розвитку потоків, на основі яких можливо збалансоване рішення проблеми спеціалізації портів, призводить до хаотичного зростання і

перерозподілу пропускних спроможностей. Україна фактично, незважаючи на вступлення в ВТО, не визначила стратегічних напрямків спеціалізації в міжнародному розподілі праці, що не дозволяє встановити вантажну базу зростання потенціалу конкуrentних терміналів.

В період тривалого часу українські порти позиціонували в стивидорному ринку на основі нерациональної стратегії по принципу мінімальної доступності інвестиційного забезпечення. І тільки в двадцять першому столітті починається наближення портів країни до ідеології портів третього покоління.

Для виходу морського транспорту України на рівень нормальної підприємницької ефективності і транспортної безпеки участі резидентів в міжнародному розподілі праці необхідно частково національну вантажну базу закріпити за національними перевізниками і стимулювати доступність до транзитного потенціалу.

УДК 338.47:629.41

ВІДПОВІДНІСТЬ СТАНУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ВИМОГАМ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор,
Ткаченко В.В. старший викладач (УкрДУЗТ)*

Територією України проходять 4 міжнародні транспортні коридори, три з яких обслуговують залізниці:

- №3 – Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ (Країни-учасниці: Німеччина, Польща, Україна). Протяжність – 1640 км, в тому числі по Україні:

а) залізнична – 694 км;

б) автодорожня – 611,7 км;

- №5 – Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів (Країни-учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна). Протяжність – 1595 км, у тому числі по Україні:

а) залізнична – 266 км;

б) автодорожня – 338,7 км, у тому числі відгалуження 47,2 км;

- №9 – Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з 4-ма відгалуженнями) (Країни-учасниці: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція). Протяжність основного ходу – 3400 км, у тому числі по Україні:

- а) залізнична – 1496 км;
- б) автодорожня – 996,1 км (у тому числі відгалуження – 152,4 та 242,4 км).

Тобто протяжність міжнародних транспортних коридорів залізницями України складає 2456 км.

Однією з основних вимог міжнародних транспортних коридорів є забезпечення безперервного процесу перевезень з заданими техніко-експлуатаційними параметрами (технічна та ділянкова швидкість, маса вантажного поїзду, кількість вантажних вагонів у складі поїзду і т. і.), високою економічною ефективністю та екологічною безпекою. Для забезпечення цих вимог ключове значення має технічний стан і оснащення локомотивного господарства.

Локомотивне господарство є провідним господарством залізничного транспорту, до складу якого входять технічні засоби, споруди і структурні підрозділи залізниці, які забезпечують перевезення справними локомотивами. Серед усіх складових локомотивного господарства саме локомотиви на теперішній час є больовою точкою «Укрзалізниці».

Нині на залізницях України експлуатуються магістральні вантажні, пасажирські та маневрові тепловози; магістральні вантажні та пасажирські електровози. Переважну частину парку складають локомотиви, спроектовані і виготовлені у 50-60 роках минулого століття. Більшість локомотивів, які експлуатуються, вимагають на 40-60% більше витрат на технічне обслуговування і ремонти, мають низьку економічність у порівнянні із сучасними зразками. Крім того, більшість з них через свою граничну конструктивну швидкість не може забезпечити рух вантажних і пасажирських поїздів зі швидкостями до 100 й 140 км/год відповідно. За оцінками фахівців, на сьогодні технічний стан тягового рухомого парку Укрзалізниці близький до критичної відмітки. Зокрема, зношення парку електровозів складає 90% за середнього віку 36 років. А парку магістральних і маневрових тепловозів ще більше – 99% і 96%, відповідно. Середній вік магістральних тепловозів складає 24 роки, маневрових – 29 років.

Для заміни частини парку тягового рухомого складу, який відпрацював нормативний термін служби, Укрзалізниця розробила Комплексну програму оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки. Зокрема, протягом 2008-2010 рр. необхідно було купити 146 електровозів і 26 тепловозів. Проте, за цей період купили всього 45 електровозів і 4 тепловози. Серед них – жодного сучасного від європейських виробників. Упродовж 2011-2015 років потребуватимуть вилучення з інвентарного парку через зношеність 195 електровозів і 340

тепловозів. В цей період, за даними Головного управління локомотивного господарства, необхідно буде придбати 250 електровозів та 25 тепловозів.

Таке становище ставить під загрозу саму ідею міжнародних транспортних коридорів. Тому для вирішення цієї проблеми слід в першу чергу визначитися з необхідним для забезпечення перевезень парком тягового рухомого складу його кількістю, якістю, можливими поставщиками та джерелами придбання. Так наприклад, у країнах СНД для оновлення локомотивного парку використовують як власні розробки, так і спільні проекти із залученням провідних світових і європейських компаній. Так за останній час російські локомотивобудівні підприємства створили сучасні зразки вантажних електровозів постійного і змінного струму – Е5К, 2ЕС5К, 3ЕС5К, 2ЕС4К, 2ЕС6, 2ЕС10, пасажирських електровозів постійного і змінного струму ЕП1, ЕП2К, двосистемних пасажирських електровозів ЕП10, ЕП20, пасажирських тепловозів ТЕП70БС, вантажних тепловозів 2ТЕ25К, 2ТЕ25А, 2ТЕ70, маневрових тепловозів ТЕМ18ДМ, ТЕМ ТМХ.

Таким чином організація міжнародних транспортних коридорів висуває перед локомотивним господарством залізниць України першочергову задачу оновлення тягового рухомого складу за рахунок придбання сучасної техніки.

УДК 658.76.656.2

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Калініченко Л.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Значним проектом ХХІ століття є прокладання транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА). Початком цього проекту стала багатостороння Угода про міжнародний транспорт та розвиток коридору Європа-Кавказ-Азія від 8 вересня 1998 р. Президентами Азербайджану, України, Молдови, Узбекистану, Киргизстану, Грузії, Туреччини, Румунії та Болгарії підписано 4 додаткові технічні документи, зокрема з міжнародного торговельного судноплавства, міжнародного залізничного транспорту, міжнародного автомобільного транспорту. На рівні міністрів транспорту України, Грузії та Болгарії підписано Протокол переговорів щодо розбудови поромної переправи Іллічівськ-Варна-Поті.

Глобалізація економіки супроводжується небувалими раніше темпами росту торгівлі.