

- 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. Президентми 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.

Світовий обсяг експорту за 50 років виріс в 10 разів і продовжує збільшуватися більш високими темпами, чим ВВП. Ефективне керування транспортними потоками будується на принципах транспортної логістики.

Транспортна логістика вирішує наступні основні завдання:

- створення транспортних систем, у тому числі створення транспортних коридорів і транспортних ланцюгів;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у випадку змішаних перевезень);
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським та виробничим;
- вибір виду й типу транспортного засобу;
- визначення раціональних маршрутів доставки вантажів.

Виділяють шість основних факторів вибору виду транспорту:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставити вантаж у будь-яку крапку території;
- вартість перевезення.

Сучасна транспортна логістика підкреслює високу ефективність комбінованих перевезень.

У країнах з розвинутою економікою комбіноване перевезення вважається ефективним видом перевезення, заснованим на сучасних досягненнях науки й техніки.

У Європейських країнах при середній дальності вантажних перевезень 450-500 кілометрів на частку автомобільного транспорту доводиться 62% обсягу перевезень, на частку залізничного транспорту – 31%, інші річковий і трубопровідний транспорт.

За останні кілька років автомобільні перевезення вантажів збільшилися майже вдвічі. Автодороги США і Європи вже не справляються з потоком автотранспорту, особливо вантажного. Це змушує уряди вводити різні обмеження (технічні, екологічні тощо) на автоперевізників.

На сьогоднішній день при комбінованих залізнично-автомобільних перевезеннях в основному використовуються контейнери. Наприклад, у Європі на їхню частку доводиться приблизно 80% обсягу всіх змішаних перевезень.

Крім контейнерних перевезень, які стають усе більше розповсюдженими, у США та Західній Європі здійснюються й контейлерні перевезення. Це вид перевезення, при якому вантажний автомобільний рухомий склад завантажується на спеціальний залізничний рухомий склад і переміщується по залізницях. Це

найбільш успішний приклад взаємодії двох видів транспорту під час перевезення вантажів.

Для вантажовласника контейлерні перевезення забезпечують високий рівень безпеки перевезення й схоронності вантажів, зниження строків доставки. Середня швидкість контейлерних поїздів, а вони рухаються по прискорених маршрутах, перевищує середню швидкість руху по завантажених автострадах майже на 50%.

Для автоперевізників контейлерні перевезення є ефективним субпідрядом з високим рівнем регулярності, що забезпечує доступ до великої транспортної мережі залізниць. При цьому, знижуються витрати автоперевізників, і як слідство, зменшується вартість доставки вантажу “від дверей до дверей”. У США й Західній Європі економічно доведено, що контейлерні перевезення є більш ефективними, чим автоперевезення, особливо на далекі відстані. Контейлерні перевезення, як один з видів комбінованих перевезень, сприяють охороні навколишнього середовища за рахунок зниження шкідливих викидів в атмосферу.

Інший важливий економічний аспект ефективності контейлерних перевезень на загальнодержавному рівні це розвантаження автомагістралей, по яких перевозиться основна маса вантажів великовантажними автомобілями.

У Франції контейлерні перевезення є одним зі складних елементів транспортної політики, що забезпечує кращий взаємозв'язок між різними видами транспорту. Ціль такої політики укладається також у скороченні „вузьких” місць на основних автомобільних магістралях, викликаних збільшенням інтенсивності руху, зниження числа дорожньо-транспортних випадків і шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище.

У Німеччині різноманітні асортименти транспортних послуг, що забезпечують прискорені доставки вантажів, надаються спеціалізованою фірмою комбінованих перевезень ‘KOMBIVERKEHR’.

Перспективи розвитку технології вантажних залізничних перевезень у США можна простежити шляхом аналізу інвестицій найбільших залізничних компаній країни.

У європейських промислово розвинених країнах контейлерні перевезення починають розвиватися з кінця 60-х років. Здійснюється контейлерні перевезення винятково через посередника між автотранспортним перевізником і залізничною компанією, якою є підприємницька організація.

Правова відповідальність і діапазон діяльності таких компаній різні. Однак для всіх характерно те, що їхня діяльність, як правило, складається з одержання послуг, наданих на