

Так, між ДП «УТЛЦ» та залізницями укладаються угоди про організацію перевезень вантажів та розрахунки з експедиторськими організаціями, що значно спрощують клієнту процедуру оформлення документів на перевезення вантажу і він працює у режимі «одного вікна». Тобто клієнт може в одному місці оформляти угоди як на внутрішні так і транзитні перевезення, а також надання йому послуг по декларуванню, інформаційному забезпеченню та інші послуги.

Крім того автоматизація документообігу дозволяє ДП «УТЛЦ» скоротити час процедури замовлення про надання вагонів. Інформація про замовлення передається на загальну для всіх шести залізниць базу даних, що обробляється в ДП «УТЛЦ», та надавати результати безпосередньо вантажовідправнику. Такий механізм взаємодії надав можливість клієнтам планувати навантаження за дві доби, хоча якщо є вагони, замовлення можуть прийматись навіть день в день.

Слід зазначити, що раніше процедура планування була більш тривалою: основні плани потрібно було надавати за 14 діб, додаткові - за 3-5. Наразі диспетчер ДП «УТЛЦ» має можливість корегувати оперативні заявки на місці.

З метою реалізації Стратегії розвитку залізничного транспорту до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1559-р та підвищення ефективності використання вантажних вагонів наказами Державної адміністрації залізничного транспорту України від 11.10.2011 №565-Ц «Про передачу на піввагонів на баланс ДП «Дарницький вагоноремонтний завод», ДП «Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів»; від 01.12.2011 №632-Ц, від 26.12.2011 №682-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс «Стрийський вагоноремонтний завод»; від 26.12.2011 №681-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс ДП «Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс»; від 27.12.2011 №683-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс ДП «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски», весь інвентарний парк вантажних вагонів Укрзалізниці передано вказаним вагонним компаніям.

За підсумками роботи 2012 року реалізація даного заходу дозволила покращити показники ефективності використання вантажних вагонів в цілому по мережі залізниць країни.

В той же час, технологічний процес перевезень та система взаємовідносин його учасників в умовах реформування галузі потребує подальшого удосконалення.

УДК 656.025.4(4+5)

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В 2012 году транзит грузов в Украине железнодорожным транспортом снизился на 17,9%, до 41,9 млн т. В частности это касается угля, нефти и нефтепродуктов, минеральных удобрений. В результате объемы перевалки транзитных грузов в портах сократилась на 6 млн т, до 33,8 млн т. Наибольшее падение этих объемов наблюдается в морских торговых портах Одесса и Южный, что обусловлено в первую очередь снижением более чем на 3 млн т объема поставок казахской нефти, которая до сих пор экспортировалась через Украину, а теперь переваливается в российском порту Тамань. Россия целенаправленно исключает Украину из транзитных потоков, поскольку стратегия развития морской портовой инфраструктуры России направлена на увеличение перевалки грузов через российские порты. Кроме того, свою роль оказывает и создание ТС, отрицательно сказываясь на объемах транзита из Казахстана, через Беларусь и на южные порты России. Именно перевод грузов в российские порты является основной проблемой сокращения объемов транзита.

Кроме переброски грузопотоков с Украины на порт Тамань и ТС, существует еще, пожалуй, наиболее значительная причина - снижение спроса на сырье и продукцию из основных стран происхождения транзитных потоков через Украину - России и Казахстана. Необходимо учесть, что тарифная политика ГП «Укрзалізниці» абсолютно конкурентоспособна: отечественные тарифы на транзитные перевозки лояльны и сопоставимы с их уровнем в странах СНГ, но при этом значительно ниже, чем в соседних странах ЕС. К тому же, для стимулирования определенных грузопотоков УЗ предоставляет скидки. Так, в августе 2012 г. было принято решение о снижении до конца года стоимости перевозок мазута из России в Одесский и Севастопольский порты, на перевозку азотных удобрений в порт «Южный», а также на транзит цемента из Молдовы в России.

Анализ экономического развития ясно показывает, что наиболее вероятный сценарий – весьма значительный рост перевозок между Европой и Азией. Этот рост будет результатом интеграции расширяющегося круга стран Центральной и Юго-Восточной Азии в мировой и региональный рынки, которые больше не будут ограничиваться движением между Дальним Востоком и Западной Европой.

Если исходить из прошлого опыта открытия экономик стран в Европе и Азии и экономических тенденций за последние 15 лет, следует ожидать

резкий рост тоннажа, трудно поддающегося количественной оценке, рост объемов которого вероятно будет превышать 5-6% в год.

Удвоение грузопотока каждые 10-12 лет на протяжении свыше четырех десятилетий неизбежно оказывает давление на транспортный рынок и напрягает провозные способности транспортных систем. Это давление проявляется неравномерно вдоль всей цепи, где некоторые звенья лучше других способны нести нагрузку. Прежде всего это касается следующих факторов:

– Тарифы морских грузоперевозок: основной вопрос – как повлияют на тарифы увеличение спроса и цен на нефть. Повышение нефтяных цен начало давить на тарифы судоходства, которые остались очень низкими несмотря на упоминавшийся стойкий рост перевозок. Спрос на нефть, вероятно, будет и впредь возрастать теми же темпами, что и мировая экономика, из-за быстрого развития в Азиатских странах. Потребляемая Китаем доля мировых поставок нефти за двадцать лет увеличится в четыре раза. Предвидимые крупные сдвиги произойдут в географическом размещении добычи нефти, при более видной роли Прикаспийских стран. Наконец, взаимозаменяемость между природным газом и нефтью тоже, как можно ожидать, будет влиять на географическое распределение и способы доставки трубопроводным и морским транспортом.

– Затормозены на наземных подходах к портам: значительную часть портовых грузов нужно доставить на все возрастающие расстояния отдаленных от портов территорий, – в особенности контейнеры, предназначенные для внутренних регионов и средних стран Европы и Азии.

Одним из решений в этой связи будет развитие альтернатив морским перевозкам – по возможности, консолидированных рейсов по внутренним железным дорогам. Эффективная доставка по железной дороге становится наилучшей гарантией выходов из порта в глубинные районы. Многие страны стремятся связать свои порты с грузовыми линиями для повышения провозной способности и качества обслуживания на железнодорожном транспорте.

– Уязвимость и безопасность маршрутов морских перевозок: уязвимость проистекает из риска террористических нападений и существования узловых пунктов судоходства, а также обязанности проходить определенные пункты на маршрутах между портовыми терминалами Европы и Азии. На сегодня одна из форм реагирования состояла в повышении общей безопасности мореплавания и установлении процедур контроля для предотвращения нападений. Уязвимость судоходных трасс лишь повышает ценность диверсификации маршрутов и организации альтернатив наземного базирования, хотя и они не свободны от риска.

Еще один возникающий вопрос –

перспективы трансасиатских маршрутов: с этой точки зрения существующее положение слабо отражает возможности в будущем, учитывая что качественная двухпутная железная дорога способна перевезти примерно 50-100 миллионов тонн, если и не больше.

УДК 330.322:656.2

УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗБУДОВИ МТК

Іванілов О.С., д.е.н., професор (ХНУБА)

Для більш повного використання переваг географічного положення України, забезпечення зростаючих обсягів зовнішньоторговельної діяльності, зміцнення ролі країни в світовій господарській системі необхідно формування і планомірний розвиток міжнародних транспортних коридорів, як важливих елементів створюваної міжнародної євразійської транспортної інфраструктури.

Ключова роль у розбудові МТК належить підприємствам залізничного транспорту, які мають значний потенціал в області будівництва, однак інвестиційна діяльність підприємств залізничного транспорту при реалізації великомасштабних проєктів будівництва МТК ускладнюється безліччю проблем, пов'язаних як з організацією та плануванням цього процесу всередині підприємств, так і з взаємодією з усіма зовнішніми учасниками цієї діяльності, включаючи і питання залучення необхідного зовнішнього фінансування.

Складності пов'язані з такими факторами, як висока потреба в інвестиційних ресурсах вже на етапах планування, залучення в роботу великої кількості персоналу, залучення до роботи різних третіх сторін і ризику невизначеностей з остаточною вартістю проєкту із-за відсутності вибору конкретних технологій та постійної інфляції. Зазначене потребує удосконалення управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту з врахуванням специфіки поставлених завдань щодо розбудови МТК та на основі використання сучасного інструментарію інвестиційного менеджменту.

В наш час актуалізується застосування логістичного підходу в управлінні інвестиційною діяльністю. Він може бути представлений як процес формування необхідних системних властивостей, що базується на врахуванні впливу внутрішніх та зовнішніх факторів на параметри матеріального, фінансового та інформаційного потоків проєкту, їх оцінки і вироблення керуючих впливів, які забезпечують оптимально ефективну реалізацію