

транспортных услуг на основе развития маркетинговой и логистической деятельности;

- создания системы нормативно-правового обеспечения процесса перевозки грузов при взаимодействии различных субъектов рынка транспортных услуг.

При этом, логистическая система управления перевозками должна строиться как единая система, интегрирующая все логистические и информационно-аналитические технологии управления перевозками (от согласования плана грузопотоков до организации перевозочного процесса) на всех его этапах, включая нормирование, оперативное планирование, регулирование, координацию и контроль. Формирование логистической системы должно сочетаться и корреспондироваться с целевыми программами развития региона, стратегией экономического развития региона, в частности, и страны, в целом, международными, региональными логистическими и информационными программами, координируя интересы отдельных логистических подсистем с отраслевыми, региональными интересами социально-экономического развития.

Целями предлагаемой концепции взаимодействия смежных видов транспорта на основе логистического центра должны стать:

- организация логистической цепочки, т. е. обеспечение эффективной перевалки грузов, следующих в смешанном сообщении за счет рационального управления грузопотоками;

- контроль за организацией логистической цепочки, т. е. осуществление контроля за продвижением грузов, за их выгрузкой для своевременного выявления затруднений в их продвижении и длительном простое, принятие соответствующих мер на основе использования логистических технологий и информационных систем.

Основной задачей логистических центров должно являться оперативное управление грузопотоками в рамках своего региона, к числу выполняемых функций можно отнести:

1. Полное и своевременное обеспечение всех имеющихся заявок на перевозку грузов в смешанном сообщении.

2. Увеличение размеров перевозки грузов в смешанном сообщении в соответствии с разработанным оптимальным планом подвода груза, основанным на согласованном подводе подвижного состава различных видов транспорта к транспортному (перегрузочному) узлу, т. е. выбор оптимальной системы организации грузопотоков.

3. Проведение маркетинговых исследований транспортного рынка в рамках своего региона, изучение его конъюнктуры.

4. Анализ деятельности субъектов транспортного рынка, составление рейтинга

наиболее привлекательных компаний на предмет качественного и своевременного выполнения ими своих функций.

5. Анализ грузопотока экспортных перевозок на территории своего региона для более эффективного взаимодействия с международной системой логистических центров.

6. Осуществление постоянного контроля над продвижением грузов, своевременное выявление затруднений в их продвижении и принятие соответствующих мер.

7. Создание оптимальных условий работы, максимальное использование выгрузочных возможностей грузовых фронтов и организация контроля согласованного подвода грузов, разработка мер по сокращению непроизводительных затрат времени от простоя под грузовыми операциями.

8. Анализ по установленным периодам оперативной и периодической отчетности о работе по всей номенклатуре грузов.

9. Разработка типовых нормативно-технологических документов организации взаимодействия участников транспортного процесса и порядка экономической ответственности за несоблюдение установленной технологии.

10. Установление прогрессивных норм и нормативов взаимодействия участников транспортного процесса.

11. Оптимизация распределения ограниченных ресурсов между обеспечивающими подсистемами (терминалами, станциями и т. п.) и введение элементов конкуренции между ними для снижения собственных издержек.

Необходимо отметить, что разработка организационной структуры логистического управления на основе системы логистических центров, обеспечивающей механизм оптимального взаимодействия грузовладельцев, экспедиторов и различных видов транспорта, должна строиться на основе согласования целей и задач управления с экономическими интересами участников транспортного процесса.

УДК 656.025

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ – СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Дикань В.Л., д.е.н., профессор (УкрГАЗТ)

В Комплексной программе утверждения Украины как транзитного государства и Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2020 г. большое значение уделяется

Міжнародні транспортні коридори та логістичні центри

эффективному использованию транзитного потенциала украинских железных дорог с привязкой к международным транспортным коридорам, проходящим через территорию страны, и достижению мирового уровня качества железнодорожных контейнерных перевозок.

Перспективы развития Транссибирской магистрали как его наиболее эффективного маршрута связаны с технологией перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными блок-поездами. Эта технология позволяет не только существенно сократить время доставки грузов, но и осуществлять доставку фиксированными партиями регулярно и строго по расписанию.

Следует отметить, что использование сухопутного транспортного «моста», проходящего через Транссиб, обеспечивает сквозной срок доставки грузов из портов Японии или Кореи к границам Западной Европы около 20 суток, из которых железнодорожная составляющая - менее 12 суток, в то время как морской путь через Суэцкий канал (а он весьма рискован) занимает около 35 суток, а вокруг Африки - 50-60 суток. Столь значительное ускорение особенно важно в

условиях нестабильности мировой экономики, когда замораживание оборотного капитала недопустимо.

Дальнейшее повышение уровня конкурентоспособности Транссибирского маршрута состоит в формировании и выводе на рынок инновационного транспортного продукта с четко определенными качественными и ценовыми характеристиками, отвечающего потребностям рынка в сегменте перевозок грузов между Японией, Республикой Корея, северо-восточными провинциями Китая и странами Европы. Целевыми параметрами инновационного транспортного продукта помимо срока доставки, являются:

- регулярность сервиса;
- соблюдение фиксированного расписания движения, как по времени нахождения поезда в пути, так и по его прибытию на конечный пункт; простой и прозрачный документооборот;
- конкурентоспособный тариф по критерию «цена-срок доставки»;
- стабильность тарифной политики.

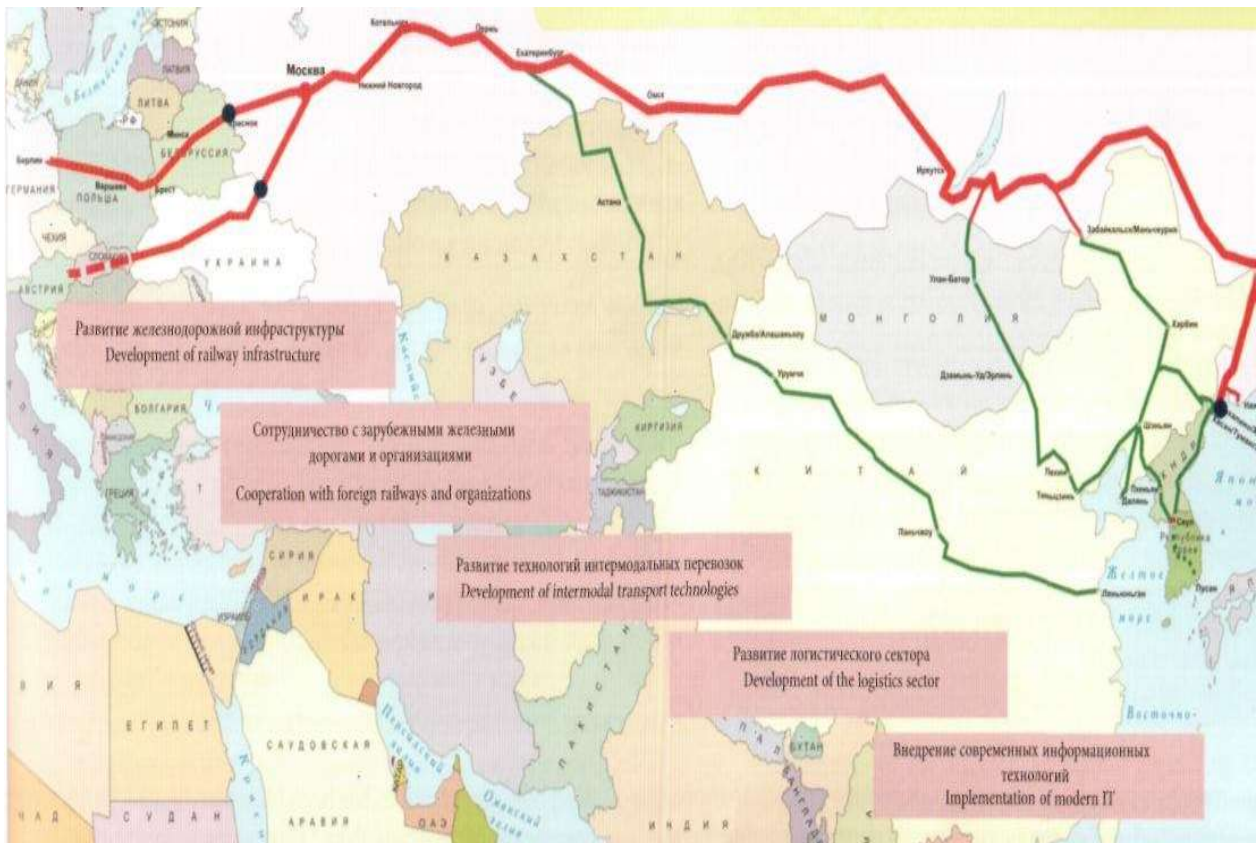


Рис. Карта маршрута Транссибирской магистрали

Целевыми приоритетами инновационного транспортного продукта в рамках Транссиба являются:

- утверждение правил перевозок в составе контейнерных поездов;
- совершенствование международной нормативной базы;

- повышение скорости до 1400 км/сутки;
- обновление подвижного состава;
- внедрение современных информационных систем (внедрение единого электронного документооборота; и электронно-цифровой подписи, а также автоматизированной системы предварительного информирования таможенных органов и декларирования грузов);
- отмена инфраструктурных ограничений скорости;
- модернизация и строительство новых контейнерных терминалов, способных принимать полносоставные контейнерные поезда и обеспечивать быструю и эффективную обработку поездов, включая быстрый перегруз контейнеров с одного поезда на другой. и т.д.

Мегаэкономический эффект от переключения каждого контейнера с океанской перевозки на маршрут через Транссиб за счет снижения потерь от замораживания оборотного капитала уже сейчас составляет свыше \$2500. При условии, что увеличение тарифа при перевозках по железной дороге по сравнению с океанскими перевозками не превысит \$1000, эффект других участников рынка, в том числе европейских потребителей, за счет снижения конечной цены доставляемых товаров составит от \$1500 до \$1900 на каждый двадцатифутовый контейнер.

Сопоставляя этот эффект с трансконтинентальным товарооборотом между странами АТР и Западной Европой, становится очевиден колоссальный масштаб возможностей для повышения мегаэкономической роли железнодорожного транспорта на основе расширения его участия в реализации трансконтинентальных евро-азиатских перевозок. Так одним из основных направлений транзита по Транссибирскому маршруту являются перевозки из Китая в Европу и в обратном направлении. Основными округами Китая с потенциальной грузовой базой трансибирских перевозок являются:

- 1) Чунцин – высокотехнологическое производство и современные услуги, развитая торговля и логистика, юго-западная инновационная технологическая база;
- 2) Сиань – крупная энергетическая и химическая база;
- 3) Гуйчжоу – энергетическая и сырьевая база, производственная база авиационно-космической техники;
- 4) Ланьчжоу – возобновляемая энергия, химические препараты, нефтехимия, цветные металлы, сельское хозяйство и т.д.

При переключении с океанских перевозок на маршруты с использованием железнодорожного транспорта до 1 млн. ДФЭ в год годовой мегаэкономический эффект, заключающийся в

дополнительном приросте валового мирового продукта (ВМП), может составить порядка \$2,9 млрд., что включает дополнительные выгоды производителей (которые снизят потери от «замораживания» стоимости перевозимых товаров), потребителей (которые смогут получить те же товары не только быстрее, но и по более низкой цене), логистических компаний, организующих интермодальные перевозки; железных дорог. Соответственно, прогнозируется рост ВВП стран-участниц товародвижения. Для реализации масштабных задач развития трансконтинентальных перевозок требуется участие железных дорог России, Украины, Монголии, Казахстана, Беларуси (колея 1520 мм), Китая, Польши, Германии (колея 1435 мм). Их участие позволит реализовать идеи взаимной полезности пространства 1520 и 1435 и повысить глобальную конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

УДК 656.027

РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ломотько Д.В., д.т.н., профессор (УкрГАЗТ)

Спрос со стороны железнодорожной отрасли способен выступать в качестве катализатора роста для целого комплекса высокотехнологичных производств в металлургии, электротехнической промышленности, топливно-энергетическом комплексе, информационном и телекоммуникационном секторах. К тому же, совместимость высокоскоростных магистралей с другими железными дорогами порождает мультипликативный эффект использования передовых устройств и технологий на всей железнодорожной сети страны. Инновационный железнодорожный комплекс – одна из немногих реальных возможностей в плане выхода на новые геостратегические рубежи. Удачное и эффективное вхождение в глобальную экономику может быть достигнуто только при наличии развитых коммуникационных систем, в частности, железнодорожных, поскольку транспортная инфраструктура – это оси взаимодействия с миром».

Одним из важных для любой страны вопросов является формирование современной железнодорожной инфраструктуры и современного железнодорожного сообщения. Обеспечение связанности территорий, создание условий для быстрого передвижения людей, грузов (причем по доступным ценам) является ключевым