

Западноафриканской и Средиземноморской секциях. Тем не менее, опережение темпов развития азиатских, южноамериканских и африканских стран предопределяет тенденцию усиления роли новых морских государств.

Развитие национального торгового флота стран с недостаточной провозной способностью относительно критериев фрахтовой независимости внешней торговли основывается как на учете внутренних возможностей и потребностей, так и на учете внешних ограничений. К последним относится характер состояния и темпы обновления тоннажа ведущих судовладельцев мира и внешнее лимитирование финансовых ресурсов – external capital rationing.

В системе основной производственной структуры морского транспорта формируются основные типы взаимосвязи «риск – доходность». Наибольшая амплитуда колебаний риска и доходности характерна для торгового судоходства. Дифференциация определяется типами флота и секторами фрахтового рынка.

Для судовладельцев, имеющих определенные гарантии нормализованной загрузки, изменение доходности не рассматривается в качестве критерия компенсации за риск. Для судовладельцев, оперирующих в условиях цикличности фрахтового рынка, требуемая эффективность определяется динамикой риска. Они должны быть готовы к снижению доходности с ростом риска.

Концепции выбора стратегии развития, по нашему мнению, обусловлены конечной экономической целью функционирования предприятий морского транспорта, состоянием мирового фрахтового рынка, социально-экономическими возможностями и научно-методическим обеспечением принятия решений. Эти четыре фактора в значительной степени определяют выбор стратегии развития и оперирования мощностями.

УДК 629.4.001.76(477)

ОБНОВЛЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЯК ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

Прогресивний розвиток залізничного транспорту України, головним чином, залежить від стану локомотивної тяги, експлуатаційних і технічних характеристик локомотивів, а також від раціональної організації експлуатаційної роботи локомотивного господарства.

В усі часи локомотивне господарство виступало основною ланкою технологічного процесу перевезень від ефективності функціонування якої залежать такі найважливіші якісні параметри транспортної послуги, як ритмічність, надійність та безпека перевезень, забезпечення своєчасної доставки вантажів.

Однак, на сьогоднішній день стан локомотивного господарства українських залізниць не відповідає новим підвищеним вимогам до організації процесу перевезень, що обумовлено рядом причин, основною з яких є проблема морального та фізичного старіння рухомого складу. Так, за оцінками спеціалістів, технічний стан тягового парку залізниць близький до критичної позначки: 90% сягає рівень зносу електровозного парку, 99% рівень зносу магістральних тепловозів та 96% - маневрових. Все це не тільки негативно позначається на швидкості руху поїздів, але й обумовлює зростання рівня витрат залізниць на утримання та експлуатацію цього рухомого складу. Зокрема, основна частина рухомого складу, яка сьогодні експлуатується на залізницях України, потребує на 40-60% більше витрат на виконання робіт з технічного обслуговування та ремонту, споживає вразі більше палива та мастильних матеріалів, а також потребує значно більше витратних матеріалів та запасних частин для ремонту через часті відмови в роботі локомотиву на шляху його прямування.

Для подолання критичної ситуації в локомотивному господарстві з 2012 року Державною адміністрацією залізничного транспорту реалізується Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки, якою передбачено придбання в такій кількості одиниць рухомого складу: 2012 рік – 66 од., 2013 рік – 104 од., 2014 рік – 110 од., 2015 рік – 114 од. та 2016 рік - 115 одиниць. Реалізація цієї Програми дозволить оновити частину локомотивного парку, придбавши 509 одиниць сучасних пасажирських і вантажних локомотивів.

Однак, фактично через брак фінансування дана Програма реалізується не достатньо ефективно. Так, у 2012 році із запланованих 66 одиниць рухомого складу було закуплено лише 4 вантажних електровози. Така ситуація ще більше загострює проблему зі станом рухомого складу Укрзалізниці, обумовлюючи зростання кількості раптових відмов в роботі, підвищення трудомісткості та собівартості ремонту локомотивного парку.

В умовах відсутності фінансових ресурсів в достатньому обсязі для оновлення рухомого складу залізниць, найефективнішим методом, який дозволить не тільки підтримати існуючий потенціал локомотивного парку, але й сприятиме підвищенню експлуатаційної надійності локомотивів та безпеки перевезень, може

виступати глибока модернізація рухомого складу на основі впровадження інноваційних розробок. Така модернізація може проводитися як за рахунок використання нових силових установок, так і за рахунок заміни вузлів та агрегатів, які давно вже відпрацювали встановлений термін експлуатації, на нові розроблені провідними світовими виробниками.

Разом з тим, така модернізація вимагає реалізації організаційних та технологічних заходів, пов'язаних з розробкою Програми модернізації рухомого складу на основі використання обладнання провідних світових виробників залізничної техніки та впровадженням вбудованих систем контролю і діагностики рухомого складу, які дозволять на основі даних бортових мікропроцесорних систем розробити систему ремонту та прогнозувати працездатність рухомої одиниці.

Таким чином, оновлення та модернізація рухомого складу локомотивного господарства виступають найважливішими заходами з покращення експлуатаційної надійності локомотивів та є основою для відновлення провізних здатностей українських залізниць.

УДК 330.341:656

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

Калиниченко Л.Л., д.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Одним из главных условий повышения эффективности и конкурентоспособности транспортной системы является повышение технического уровня транспортных средств и оборудования, а также применение современных перевозочных, управленческих и информационно-телекоммуникационных технологий. Совершенствование техники и технологий осуществляется на основе снижения ресурсоемкости транспортной техники, повышения ее экономичности, безопасности, эргономичности и экологичности с учетом положений программных документов по развитию производства конкурентоспособной транспортной техники.

Новая транспортная техника должна отвечать современным международным требованиям, соответствовать перспективной структуре пассажиро- и грузопотоков, а также особенностям организации перевозочного процесса в рыночных условиях. Транспортная техника для

перевозки опасных грузов должна полностью соответствовать международным и национальным требованиям.

Одним из главных направлений повышения эффективности транспорта является снижение энергоемкости транспортной работы, использование новых источников энергии и создание новых транспортных средств. Реализация этого приоритета предполагает:

- экономическое стимулирование разработки и использования на транспорте традиционных энергетических установок с повышенными показателями топливной экономичности;

- стимулирование применения транспортных технологий, обеспечивающих снижение расхода топлива на единицу транспортной работы;

- поощрение разработки транспортных энергетических установок, ориентированных на применение альтернативных нефтяным видов топлива, а также гибридных энергетических установок;

- поощрение исследовательских и опытно-конструкторских разработок по созданию перспективных транспортных средств и транспортных систем с повышенными экономическими характеристиками.

Государство должно способствовать развитию устойчивого взаимодействия транспорта и транспортного машиностроения, формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования. Техническая политика на транспорте должна быть ориентирована, прежде всего, на использование продукции отечественных производителей транспортной техники и оборудования. Государственная поддержка транспортного машиностроения должна направляться, в первую очередь, на те программы, которые, наряду с производством транспортной техники, предусматривают широкие возможности для производства техники с характеристиками «под заказ» индивидуального потребителя, предполагают выгодные для потребителя экономические условия приобретения техники (лизинг, продажа в кредит и т.д.), а также предусматривают ее сопровождение на всем жизненном цикле (индустриальная модернизация, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств и оборудования, находящихся в эксплуатации, утилизация техники, выводимой из эксплуатации). В целях поддержки отечественных производителей, успешно осваивающих конкурентоспособные образцы транспортной техники, наряду с мерами таможенно-тарифного регулирования, должны применяться меры технического регулирования. В частности, должны быть установлены технические барьеры для импорта транспортной техники и оборудования, технические характеристики которых не