

прямування вагонопотоків необхідно врахувати ряд факторів, що впливають на просування вагонопотоків, а саме завантаження всіх елементів транспортної мережі (пропускні спроможності ліній, перероблювальні спроможності станцій та ін.).

Додатково при вирішенні завдання маршруту прямування необхідно враховувати ряд технологічних обмежень, а саме обмеження в розмірах руху по дільницях, станціях і призначеннях плану формування.

УДК 656.073

О.С. Губачова
O.S. Gubachova

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РОБОТИ ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

THE ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF THE OPERATING COMPANIES WORK ON RAILWAY TRANSPORT

Реформування залізничного транспорту та структурні перетворення в системі управління перевізними процесами як в Україні, так і в більшості країн колишнього СНД, на сучасному етапі призвели до виникнення дисбалансу парків власних та інвентарних вагонів. Більшість вагонів змінили свій статус з інвентарного на власний і були передані під керівництво до нових державних підприємств – дочірніх структур Державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр».

Розвиток операторського бізнесу та збільшення кількості власників вантажних вагонів призводить до виникнення ряду проблем на мережі залізниць: ускладнення раціонального планування вантажних перевезень, збільшення невиробничих простоїв рухомого складу, його зустрічних порожніх перепробігів тощо.

Всеохоплююча логістична система організації й управління процесами перевезень вантажів залізничним транспортом, в основу якої покладено функціонування Єдиного центру управління парком вантажних вагонів залізничних адміністрацій країн учасниць СНД, дозволяє забезпечити ефективну

взаємодію всіх підприємств Укрзалізниці й оптимізувати технологію організації внутрішніх і міжнародних перевезень. Злиття операторських компаній і створення за рахунок цього більших структур підвищить ефективність роботи залізниці та введе транспортне обслуговування на новий рівень, що забезпечить Укрзалізниці гідне місце серед перевізників в умовах конкуренції та дозволить зменшити ризик втрати завойованих позицій на ринку транспортних послуг. Але «Єдиний парк», що складається, в основному, з парків вагонів залізниць Росії, України, Білорусі, Казахстану, буде відвернений від обслуговування потреб своїх національних вантажовласників. Зазначені залізниці будуть нести втрати, викликані незабезпеченням заявок на перевезення вантажів і втратами внаслідок цього належних їм платежів, які не компенсуються платою за користування вагонами, що надходить від інших адміністрацій.

Для вирішення цих питань необхідно розробити модель процесів взаємодії транспортних компаній при організації залізничних вантажних перевезень.