

работы является образование и рациональное использование фондов денежных средств путем мобилизации финансовых ресурсов для обеспечения эффективной хозяйственной деятельности железных дорог. Эффективность финансирования состоит в том, чтобы обеспечить использование всех функций финансов для рентабельной работы железных дорог путем покрытия всех расходов собственными доходами и получения накоплений, увеличения доли отчислений от прибыли в государственный бюджет, а также обеспечение роста материального благосостояния работников.

Денежные ресурсы необходимы предприятиям железнодорожного транспорта для образования специальных фондов денежных средств, расширенного воспроизводства, формирования оборотных средств, возврата банковских ссуд, расчета с рабочими и служащими и других целей.

В современных условиях финансирование железнодорожного транспорта должно основываться на следующих принципах:

-сочетание хозяйственной самостоятельности с централизованным руководством в сфере финансов;

-сопоставление баланса доходов и расходов с производственными планами;

-создание финансовых резервов для бесперебойного обслуживания денежными ресурсами процессов перевозок при недостатке поступлений денежных средств;

-обеспечение роста накоплений;

-выполнение железнодорожным транспортом всех обязательств перед бюджетом.

При правильном и эффективном финансировании железных дорог обеспечиваются потребности расширенного воспроизводства на макроуровне, осуществляются межотраслевое и территориальное перераспределение ресурсов для выравнивания уровня экономического и социального развития регионов страны.

УДК 656.615.073.235.(477.74)

КОНЦЕПЦІЯ КОНТЕЙНЕРПОРТ-ОДЕССА

Крысько С.Л., аспірант (ОНМА)

В условиях постоянно повышающегося контейнерного транзита становится вопрос о создании единого крупного порта-хаба Украины по переработке контейнерных грузов. Одесса находится на стыке 9 транспортного еврокоридора и коридора ТРАСЕКА.

Оптимизированным решением может стать перенос, экспорта стали и руды из Одесского порта в порты востока Украины, таких как Мариуполь и создание мощного контейнерного транзитного порта в Одессе. Это повлечет привлечение транзита

контейнеров ЕС-Азия, через Одесский порт. При этом контейнерный транзит может быть увеличен и на направлении 9 коридора РФ-Азия.

Для реализации данного проекта необходимы инвестиции в углубление всех причалов порта. Оборудование специальными контейнерными перегружателями всех причалов/терминалов, переоборудование порта под контейнерный трафик.

При этом стальные экспортные грузы переносятся в другие порты Украины, что позволяет нарастить их пропускную способность и грузооборот.

При этом выигрывает и Одесский порт, т.к. транзит контейнеризированных грузов в объемах 2 млн. TEU в год компенсирует данный перенос. Это связано с тем, что тариф грузопереработки 1 контейнера в 4 раза выше, чем тариф на переработку 1 тонны стали.

Возможности такого порта могут составлять до 3-5 млн. TEU в год. Причальная линия и складские возможности Одесского порта позволяют создать такой узел.

Пропускная способность контейнерного терминала/порта:

$$Pr_{ср} = (q_{пн} \times N_{гг}) \times (365 - R)$$

$q_{пн}$ - количество причалов;

$N_{гг}$ - норма погрузки на судно, TEU/сут;

R - время, потраченное на швартовки/перешвартовки, вывод/заход судна в/из порта, комиссии, нерабочие дни, простои (idles), невыполнение нормы грузопереработки, перерывы между судозаходом, (сут.).

Основным вопросом поддержания планового грузооборота порта есть выполнение нормы грузопереработки.

Для достижения необходимой нормы грузопереработки требуется использование современной техники, продуманная стратегия погрузки и менеджмента терминалов. Создание тылового контейнерного порта, связанного с морским портом путепроводами, необходимой пропускной способности.

УДК 656.025:510.223

ФОРМУВАННЯ ПІДХОДІВ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ПІДТРИМКИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ З РОЗПОДІЛЕННЯМ ШТУЧНИМ ІНТЕЛЕКТОМ

Лаврухін О.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Ефективна робота залізничного транспорту ґрунтується на дотриманні показників оперативного

планування. Відповідно до цього необхідно сформувати комплекс математичних моделей розрахунку параметрів оперативного плану поїзної та вантажної роботи і розробити технологію автоматизації процесу складання оперативного плану різних рівнів на основі нечіткої логіки.

Основною вимогою щодо реалізації систем з розподіленим інтелектом є динамічна інформаційна міжрівнева та внутрішня взаємодія автоматизованих робочих місць, яка надає можливості до більш ефективної роботи інтелектуального автоматизованого комплексу управління об'єктом транспортної мережі.

Дана структура передбачає наявність двох основних контурів (1 – контур розробки і затвердження оперативних планів; 2 – контур реалізації оперативних планів) і трьох внутрішніх контурів (дорожній контур, контур ДЦУ, лінійний контур).

З метою формування єдиної автоматизованої системи оперативного управління перевізним процесом на основі розподіленого штучного інтелекту необхідно сформувати комплекс задач, які будуть вирішуватися на базі інтелектуального комплексу (визначених контурів) шляхом синтезу моделей оперативного планування та управління перевізним процесом.

УДК 656.003

НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВАГОНОВ РАЗЛИЧНЫХ СОБСТВЕННИКОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ

Литовченко В. Б., к.э.н., доцент (СамГУПС)

Повышение эффективности использования грузовых вагонов на железных дорогах России является одним из важных вопросов, решение, которого может обеспечить стабильное и эффективное функционирование железнодорожного транспорта, как одной из важнейших отраслей экономики страны, в силу многочисленности парка вагонов и значительного размера, вложенного в него капитала.

В настоящее время после проведенных реформ вагонный парк, в период централизованного управления экономикой СССР, находившийся в собственности государства, принадлежит различным организациям, в том числе и железнодорожным администрациям стран СНГ, но в то же время включается в рабочий парк ОАО «РЖД» и его филиалов - железных дорог во время нахождения на их эксплуатируемых линиях. Поскольку ОАО «РЖД» и его филиалы - железные дороги имеют ограниченные права на

распоряжение вагонами различных собственников, а сами собственники решают вопросы управления собственным парком не всегда успешно, все это сказывается на уровне и динамике показателей использования рабочего парка грузовых вагонов. Такое положение, по нашему мнению, является одной из причин снижения уровня производительности вагона рабочего парка ОАО «РЖД», а, следовательно, и эффективности использования капитала, авансированного на них, и проявляется через факторы, определяющие степень использования времени вагонов (среднесуточный пробег вагона, долю порожнего пробега вагона и др.

В связи с этим актуальными становятся вопросы совершенствования системы управления инвентарным парком грузовых вагонов, в первую очередь резидентов России. Одним из таких направлений может быть создание акционерного общества собственников вагонного парка, в результате чего доверительное управление инвентарным парком акционерного общества со всеми вытекающими из этого последствиями будет осуществлять соответствующий его орган. Акционерное общество собственников грузовых вагонов может функционировать на рынке грузовых перевозок наряду с государственной компанией, имея в ее лице достойного конкурента. По нашему мнению, в деятельности этого акционерного общества собственников грузовых вагонов на взаимовыгодных условиях возможно участие и железнодорожных администраций стран СНГ.

Создание акционерного общества собственников грузовых вагонов, позволит на определенном этапе решить некоторые современные задачи: повышение эффективности использования грузовых вагонов, а, следовательно, и капитала, вложенного в них; конкуренции в сфере грузовых перевозок; инвестиций в модернизацию парка грузовых вагонов на основе разработки, постройки и применение более мощных современных типов (поскольку только акционерное общество сможет аккумулировать денежные средства в размере достаточном для решения этих важных технических задач), организацию на конкурентной основе содержания вагонов в исправном состоянии.

Естественно создание акционерного общества собственников грузовых вагонов, создаст некоторые проблемы, например, с обеспечением конкуренции, с учетом спроса и предложения на грузовые вагоны в различных регионах страны, т.е. те которые связаны с централизованным управлением парком грузовых вагонов общества.