

Ministerul Educației al Republicii Moldova
Universitatea Tehnică a Moldovei
Programul „Managementul și Exploatarea Transportului”

Admis la susținere

Șef de departament: conf., d.ș.t. Ceban Victor

" _____ " _____ 2016

Transportări feroviare a încărcăturilor generale
(studiul de caz Republica Moldova –
Republica Belarus)

Teza de master

Absolvent:

Conducător:

Mihai Natas

I.s. Dumitru Ceban

Chișinău – 2016

Rezumat

Teza de master la tema „Transportări feroviare a încărcăturilor generale (studiul de caz Republica Moldova – Republica Belarus)” este realizată pe baza companiei de transport „Calea ferată a Moldovei”. Proiectul conține trei compartimente, care conțin informații de caracter analitic, idei și calculele practice și rezumatul economic a deciziilor făcute în partea de proiectare. Bazat pe datele statistice, tehnico - economice, operaționale și financiare. Este efectuată analiză a activității de producție. Au fost identificate părțile pozitive și negative a activității întreprinderii. Având volum mai mic de lucru toate subdiviziunile ale căii ferate au reduceri de venit, ce motivează pe managementul companiei să reducă prețurile la transport și transbordare pentru a atrage clientela; Calea Ferată a Moldovei are unele din cele mai mici coeficiente la tarife în Politica Tarifară Comună. Reducerea prețurilor nu permite reparația vagoanelor care nu sunt suficiente în timpul de pic sezonier, ceea ce reorientează pe clienți la transport auto și aceasta iar duce la scăderea volumului de lucru. N-a vând temei legale pentru modificarea salariului managementul companiei îl păstrează la nivel stabil, reducând numărul angajaților pentru păstrarea competitivității. Ca rezultat, au fost identificate direcțiile generale pentru îmbunătățire activității întreprinderii în transportarea internațională a mărfurilor și a pregătirii tehnice a parcului rulant. Deschiderea portului Giurgiulești oleacă a adăugat volum de lucru datorită trenului – navetă Chișinău – Giurgiulești cu prețuri avantajoase. Aderarea Căii Ferate Moldovei la „ZUBR” tot a ajutat la majorarea volumului de lucru. Cum putem vedea agenți economici ai Moldovei îl utilizează pentru aducerea mai rapidă a vinului și uleiului la Minsk mai ales că Ucraina și Belarus au micșorat cu 25% prețul transportării vinului din Moldova prin intermediul ZUBR-ului. Numărul acestor exportatori crește permanent, cu timp va avea un flux mic dar stabil de transportări. Toate containerele ce se încarcă în port Giurgiulești cum putem vedea se direcționează spre Kiev, și Dnepropetrovsk de unde se pornesc linii maritime containerizate spre Istanbul, și când pe Nipru se începe navigație ei nu au containere goale în cantități suficiente și le iau din Giurgiulești. Se cunoaște că în trecut Ukrzîlznîțea deseori nu respecta graficul trenului ZUBR în direcția Nord, din acest motiv containere nu reușeau pe nave și exportatorii Ucrainenii trebuia sau să trimită containere mai din timp și să plătească pentru păstrarea containerelor în porturile Baltice sau să rămână clienții porturilor Ucrainenii. Nu se știe dacă păstrarea clientelei porturilor a fost motiv primordial al acestor acțiuni, dar oficial se spunea că din cauza flux mic de containere transportarea garniturii specializate se făcea nerentabilă, din care motiv Ukrzîlznîțea le transporta pe platforme cu containere cu vagoane obișnuite pe scheme și planuri obișnuite, ce nu ridica viteza de transportare, motiv pentru care și se crea acest tren. După rânduri de negocieri cu Ucrainenii a Belorușilor și Estonienilor, primii au acceptat varianta de comasare a vagoanelor garniturii „ZUBR” cu vagoanele garniturii combinate „Viking”. După acest moment circulația „ZUBR”-ului și a „Vikingului” pe teritoriul Ucrainei a pornit să coincidă graficului. Acum pentru ridicarea rentabilității Ucrainei adăugă alte vagoane la garnitura dată indiferent de numărul acestora, fapt datorită căruia a crescut viteza de transportare și a încărcăturilor necontainerizate. În aceasta garnitura deseori vin vagoane din Minsk și containere chineze din Odessa cu plăci ceramice. Transportul feroviar se utilizează datorită densității mari

ai acestei încărcături care nu permite transportarea ei eficientă cu transport auto din cauza limitărilor sarcinilor maxime pe axe. În proiectul de licență sunt propuse și elaborate la nivelul de aplicare studio-practic următoarele întrebări:

elaborată o ruta internațională de transportare a mărfurilor, care permite îmbunătățirea indicilor tehnico-economici și financiare a exploatarei parcului rulant pe rute internaționale;

- toate propunerile tehnice sunt suportate cu calculele economice.

Varianta de transportare cu trenul special pentru containere ZUBR este cu 6% mai ieftină decât transportarea containerului pe traseu obișnuit și cu 30% în raport cu transportarea în vagon, dar asta cu condiția că containerul nu trebuie de întors. În cazul în care întoarcerea acestui se cere câștigul este de 8,7 % în raport cu transportarea containerizată și cu 2,9% în raport cu transportarea în vagon. Cum vedem transportarea cu container pe trenul ZUBR este în orice caz mai eficientă decât toate celelalte variante.

Summary

Master's thesis on "Rail transport general cargo (case study Moldova - Belarus)" is performed based transport company "Railway of Moldova". The project comprises three sections which contain information of analytical character, ideas and practical calculations of economic decisions done in the design part. Based on statistics, technical, economic and financial data. Is performed analysis of manufacturing activity. Were identified the positives and negatives of the business. With slowing cargo flow which brings reductions of income, motivating the company management to reduce prices for transport and transshipment to attract customers; Moldovan Railroads has some of the lowest coefficients in common tariff policy rates. The price reduction does not allow to repair wagons and they are insufficient as number during peak seasons. With no legal basis for changing the company's employee salary, management keeps it stable, reducing the number of employees to remain competitive. As a result of analysis, the general directions were identified for improvement of activities in international cargo transport and technical preparation of the rolling stock. Opening the Giurgiulesti port slightly added workload due to train - shuttle Chisinau - Giurgiulesti.

Moldovan Railways by joining "ZUBR" special train is helped to increase the workload. Businesses use it to bring Moldovan wine faster and especially it happened after Belarus and Ukraine decreased by 25% price for shipping of Moldovan wine in ZUBR community. The number of exporters is increasing continuously and will stable small but steady stream of carriages. All containers that are loaded in port Giurgiulesti and are directed toward Kiev and Dnepropetrovsk where starts container shipping lines to Istanbul, and when it starts shipping on the Dnieper they have empty containers in sufficient quantities and they use Giurgiulesti.

After rows of negotiations with the Belarusian Ukrainians and Estonians, first agreed to merge wagon variant string "ZUBR" wagons combined seal "Viking". After this time the movement "ZUBR" site and the "Viking" started up in Ukraine coincides schedule. Now for raising profitability Ukraine add other cars at gasket regardless of their number, due to which the increased speed of transportation. In this gasket often come wagons from Minsk and Odessa with Chinese containers full of ceramic tiles. Railway transport is used due to the high density of the cargo that does not allow her efficient transportation with automobiles because of the limitations of the maximum axle loads. In this studio are proposed and developed practical applications of the following questions:

development of an international route for the cargo transportation, enabling improved technical and economic indicators of exploitation of the rolling stock on international routes, all technical proposals are supported by economic calculations.

As the result calculation show alternative transportation with special container train ZUBR is 6% cheaper than transporting container usual route and by 30% relative to transport by wagon, but it provided that container should not be returned. If the return is required than 8,7% gain compared to transporting containerized and by 2,9% in relation to transport in wagons. So the ZUBR train which transports containers is anyway better than all other alternatives.

Cuprins:

1. COMPARTIMENTUL ANALITIC	
1.1. Caracteristica generală a stației de cale ferată „Chișinău”	
1.3. Baza tehnico-materială	
1.3.1. Caracteristica mecanismelor principale	
1.3.2 Caracteristica clădirilor, încăperilor, mașinilor și utilajelor, mecanismelor etc.	
1.3.3. Structura și conținutul parcului rulant după mărci, modele și tipuri; caracteristica tehnică a parcului rulant; vârsta parcului rulant	
1.4. Indicii tehnici și de exploatare	
1.5. Nomenclatorul mărfurilor transportate	
1.6. Caracteristica rutelor și schemelor de transportare din prezent	
1.7. Organizarea și dirijarea transportărilor	
1.7.1 Primirea și expedierea trenurilor	
1.8. Organizarea serviciilor de transport	
1.9. Analiza transportărilor containerizate	
1.9.1 Avantajele și dezavantajele transportării containerizate	
2. COMPARTIMENTUL DE PROIECTARE	
2.1. Rolul transportului și definirea schemelor de transportare	
2.2. Rolul, locul și perspectivele transportului feroviar în Republica Moldova	
2.3. Baza normativ-legislativă care v-a reglementa realizarea proiectului dat	
2.3.1. Regulile INCOTERMS	
2.3.2. Acte normative, legislative, convenții ce vor reglementa activitatea transportului feroviar	
2.3.2.1. Sub aspect internațional	
2.3.3. Aspecte generale ale activității expeditorilor. Reglementarea juridică în domeniul expediției internaționale	
2.3.3.1. FIATA – caracteristica generală și cadrul juridic pentru proiectul dat de licență	
2.3.3.2. Acreditiv	
2.4. Organizarea activității oficiului comercial	
2.4.2.1 Operațiunile îndeplinite la expedierea încărcăturilor	
2.4.2.2 Operațiunile îndeplinite la sosirea trenului	
2.4.3. Organizarea activității serviciului tehnic	
2.4.3.1. Destinația serviciului tehnic	
2.4.3.3 Operațiunile efectuate la sosirea trenului	
2.4.3.4 Executarea operațiunilor de manevră	

2.4.3.5 Operațiunile executate la expedierea trenului

2.4.4. Organizarea activității punctelor reviziei comerciale a vagoanelor și a trenurilor

2.4.4.1. Ordinea efectuării reviziei comerciale a vagoanelor și a trenurilor

2.4.4.2. Revizia comercială a vagoanelor la sosirea acestora

2.4.4.3. Revizia comercială a vagoanelor la expediere...

3. COMPARTIMENTUL ECONOMIC

Concluzie.....

Bibliografie:.....

ANEXE.....