кордони, усунення багатьох адміністративних бар'єрів; визначення найбільш ефективних мультимодальних видів транспорту; реалізація принципу «єдиного квитка» на пунктах пропуску; вирішення завдань п'яти «С»: швидкість, сервіс, вартість, стабільність і безпека при мультимодальних транспортних перевезеннях. Залучення висококваліфікованих працівників також є дуже важливим аспектом підвищення конкурентоспроможності мультимодальних транспортних перевезень. Україна також має вирішити важливі питання: створення ефективного мультимодального ланцюга для МТК «Шовковий шлях», підвищення якості рухомого складу; формування інфраструктури для виробництва та просування експорту товарів; залучення додаткового транзитного вантажопотоку; розгортання логістичних вузлів зі складів, навколо яких концентрувались би різні види виробництва. Актуальними питаннями є також розвиток нормативно-правової бази і підвищення рівня інвестиційного потенціалу ТДК; оновлення технічних засобів, покращення їх структура, забезпечення належної безпеки руху, зменшення негативного впливу діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини.

Слід відзначити ще ряд суттєвих факторів, які ускладнюють рух в межах МТК «Шовковий шлях» через територію України: багаторазове оформлення транспортних документів для супроводу мультимодальних вантажів; велика кількість завантажувально-розвантажувальних операцій на території України; затримка вантажів у зв'язку з дуже високим рівнем бюрократії та впливу корупційних факторів, що суттєво підвищує вартість мультимодальних перевезень; розходження у ширині залізничної колії в Україні та Європейських країнах; відсутність реальної оцінки ринкового потенціалу та конкурентоспроможності різних логістичних ланцюгів мультимодального транспорту як в Україні, так і в інших країнах транспортного ланцюга.

Тому, для вирішення проблеми підвищення рівня конкурентоспроможності транспортних перевезень актуальним є визначення сукупності видів висококонкурентного мультимодального транспорту, який буде задіяний в реалізації концепції «Шовкового шляху».

Аналіз рівня конкурентоспроможності мультимодальних транспортних перевезень доцільно проводити шляхом визначення наступних елементів транспортного процесу: маршрутизація транспортних засобів (визначення життєздатних варіантів транспортування); оцінка транспортних витрат; терміни поставки; визначення транспортних обмежень; якість транспортних умов; можливість моніторингу контейнерів; безпека перевезення; необхідна транспортна документація (рівень інтеграції); конкурентна позиція транспортних операторів, що надають послуги тощо; оцінка ринкового потенціалу, представленого новими залізничними та іншими сполученнями. Результати аналізу визначених елементів транспортного процесу сприятиме підтримки стратегічних рішень країн-учасниць МТК з питань розширення інфраструктури, впровадження новаторських технічних рішень стосовно нової структури мультимодальних транспортних коридорів; визначення індексу ефективності.

Таким чином, усунення негативного впливу вище зазначених факторів та наукове обґрунтування рівня конкурентоспроможності різних видів і ланцюгів мультимодального транспорту, а також визначення ринкового потенціалу МТК сприятиме підвищенню якості і конкурентоспроможності мультимодальних транспортних перевезень як на території України так і на усіх етапах транспортного сполучення «Великий Шовковий шлях».

УДК 656.073(4)

СКЛАДОВІ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)
Олексин М.Т., начальник відділу забезпечення транскордонного співробітництва (Регіональна філія Львівської залізниці ПАТ «Укрзалізниця»)

Незважаючи на зусилля ряду країн, що здійснюються з метою оптимального використання особливостей кожного виду транспорту, можливості по спільному функціонуванню часто залишаються не реалізованими. Причини, що не дозволяють реалізовувати переваги окремих видів

транспорту, мають різний характер. До них відносяться специфічний характер їхнього розвитку в минулому, правові, організаційні і технологіям бар'єри, що перешкоджають здійсненню концепції спільного використання переваг окремих видів транспорту.

Прагнення домогтися оптимального використання можливостей окремих видів транспорту з метою підвищити ефективність всієї транспортної системи змушує прийняти концепцію міжвидового підходу при рішенні транспортних проблем. Відповідно до цієї концепції цілі і задачі стають скоріше перед транспортом у цілому, ніж перед його окремими видами.

Одним з перших кроків застосування міжвидового підходу є визначення можливих варіантів використання різних видів транспорту, ефективних для даного транспортного коридору з обліком технологічних, географічних і правових факторів, що впливають на формування перевізного процесу.

Мається на увазі, що види транспорту є елементами транспортного коридору, здатні замінити один одного при виникненні додаткових потреб у перевезеннях, а також при зміні технічних, економічних чи правових умов перевезень усередині коридору внаслідок впровадження досягнень науково-технічного прогресу чи інших причин.

Таке розуміння транспортного коридору дозволяє при розгляді того чи іншого транспортного напрямку охопити системними дослідженнями усі види транспорту, зайняті в перевезеннях на цьому напрямку незалежно від географічної сфери їхньої діяльності (наземні повітряні, водні і спеціалізовані). Транспортні магістралі окремих видів транспорту, що входять до транспортного коридору, іноді розташовуються на значній відстані одна від одної (наприклад, повітряні і водні шляхи сполучення).

Дослідження міжнародних транспортних коридорів дає можливість оцінювати доцільність нових інвестицій шляхом порівняння їх з витратами по створенню умов для більш повного використання резервів провізної спроможності інших видів транспорту.

Здійснення капіталовкладень у розвиток міжнародних транспортних коридорів пов'язано з національними і міжнародними потребами в перевезеннях у розглянутому регіоні. У залежності від погреби в перевезеннях виробляється розподіл капіталовкладень між інвесторами.

При дослідженні транспортних коридорів вивчаються можливості підвищення ефективності транспортних операцій у коридорі і використання переваг природного транспортного потенціалу країни (заток, каботажного плавання, внутрішніх водяних шляхів - ін.) і недорогих, але ефективних видів транспорту. Визначається, які види транспорту конкуруючими на розглянутому напрямку, а які відіграють власну роль у транспортному коридорі і служать для задоволення тієї частини попиту на перевезення, що залежить від його технічних можливостей.

УДК 656.027(477)

ФОРМУВАННЯ ПРИНЦИПІВ УПРАВЛІННЯ ПРОДУКТИВНИМИ СИЛАМИ В УМОВАХ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспорт – специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби виробників, господарників та населення з усіх видів перевезень. Це матеріальна основа розвитку виробничо-технологічних внутрішніх і зовнішніх зв'язків країни. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації районів, їх комплексного розвитку.

Транспортний чинник здійснює вплив на розміщення і галузеву структуру виробництва, без його врахування не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил. Слід відмітити, що густота сітки залізничних колій в Україні коливається від 40 до 80 км / 100 км кв. цей показник досить високий для світових масштабів.

Забезпечення території розвиненою транспортною системою – важливий критерій високого рівня її освоєння, фактор залучення населення і виробництва та розвитку інтегральних процесів.

Таким чином транспорт виконує важливу функцію у розміщенні продуктивних сил держави. При цьому слід згадати, що продуктивні сили – це сукупність трудових