

### Секція

#### «МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 656.2.022.816:658.7

#### ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА В МЕЖАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ УКРАЇНИ

Данько М.І., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризується розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації, що для України, яка має розгалужену транспортну інфраструктуру та розташована на перехресті найважливіших напрямків світової торгівлі між Європою та Азією, створює передумови для збільшення обсягів транзитних перевезень та стійкого розвитку транспортної галузі.

Задачі комплексного розвитку всіх видів транспорту, транспортної, складської, термінальної інфраструктури, митниці, системи страхування вантажу та їх інформаційного супроводження, зводяться до скоординованої роботи всіх цих компонентів. Однак, існуючі бар'єри, в тому числі і невідповідність доріг міжнародним стандартам якості, стан транспортної інфраструктури та мережі логістичних центрів, затримки при перетині кордонів призводять до значних затримок в роботі транспорту, а втрачений час - це не тільки втрачені гроші та довіра клієнтів, але і втрата головної конкурентної переваги транзитних перевезень через територію України.

Втрата конкурентних переваг на ринку транзитних перевезень підтверджується поступовим скорочення обсягів перевезень через територію України. Так, середнє скорочення транзитних перевезень за останні 3 роки складає понад 25%, а в 2010 р. вони скоротились на 14,5%. Середнє скорочення обсягів перевезення по національній мережі МТК складає понад 75%, особливо значне скорочення обсягів перевезення спостерігається по МТК «Балтика-Чорне Море» (93,9%), МТК№9 (77,43%), МТК№5 (75,44%).

Одним із ключових моментів розв'язання вище зазначених питань є ефективне функціонування транспортно-логістичної системи країни, до складу якої входять транспортні вузли, магістральні та місцеві шляхи сполучення, контейнерні та вантажопереобні термінали, мультимодальні транспортно-логістичні центри.

Сучасна транспортно-логістична система повинна вирішувати як оперативні задачі з

координації роботи всіх учасників транспортного процесу в рамках існуючої транспортної системи, мережі міжнародних транспортних коридорів, так і стратегічні задачі при модернізації транспортної системи, створення сучасної транспортно-комунікаційного каркасу. Зазначена система покликана надати транспортній системі країни найбільшу ступінь раціональності, зробити її ефективною, розширити «вузькі місця», забезпечити роботу транспорту відповідно до вимог міжнародних стандартів, що сприятиме залученню додаткових вантажопотоків, збільшенню грошових надходжень, позиціонування України як транзитної держави. Проте, для розбудови сучасної транспортно-логістичної системи, з подальшим розвитком логістичного сервісу, в рамках міжнародних транспортних коридорів, необхідні її інтеграція до міжнародної транспортної системи, за результатами якої можна визначити необхідний рівень логістичного сервісу та проведення гармонізації нормативно-правового забезпечення діяльності експедиторів, складських операторів, логістичних провайдерів з міжнародним правом з обслуговування транзитних вантажопотоків.

Важливим напрямком розвитку конкурентоспроможної транспортно - логістичної системи країни є інтеграція на основі передових логістичних технологій всіх учасників ланцюга поставок, які обслуговують міжнародні транспортні коридори, що проходять по території України. Логістичні технології, які реалізовані транспортно-експедиторськими підприємствами і логістичними операторами України, забезпечують взаємодію промислового, торгівельного, транспортного секторів економіки країни та сприяють розвитку транспортного та транзитного потенціалу.

Отже, розбудова сучасної транспортно-логістичної системи в межах міжнародних транспортних коридорів дозволить досягти:

- розвитку сучасної та розвиненої транспортної та логістичної інфраструктури, що забезпечує ефективне рух товару і зниження транспортних витрат;

- стимулювання розвитку транзитних перевезень через територію України, інтеграції транспортної системи у світову систему транспортних комунікацій і стандартів сервісного обслуговування;

- ефективного територіального розміщення об'єктів системи, яке забезпечить прискорення руху вантажопотоків на території країни;

- підвищення якості та обсягу логістичних послуг, у тому числі шляхом інтеграції окремих ланок і формування єдиного інформаційного простору;

- залучення додаткових інвестицій на розвиток транспортного комплексу та міжнародних транспортних коридорів.

УДК 656.2.022.816

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ШВИДКІСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХУ В УКРАЇНІ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Важливим напрямком стратегії економічного розвитку України є інтеграція її національних транспортно-комунікаційних коридорів в транспортну євразійську магістраль міжнародного співтовариства. Актуальність цього процесу посилюється у зв'язку з необхідністю оптимізації умов реалізації загального експортно-імпортного потенціалу України, з урахуванням вигідної геополітичної позиції країни, що дозволяє розглядати її територію як регіональну європейську макротранзитну транспортно-комунікаційну зону.

Тому однією з базових позицій транзитної стратегії України повинна стати позиція використання своєї території як глобального "транспортно-комунікаційного коридору" для проходження товарних потоків за двома головними вісями - вертикальною і горизонтальною. Варто уваги те, що маршрути цих транспортно-комунікаційних вісей збігаються з споконвічно існуючими шляхами, які сформувалися ще на зорі людської цивілізації. Перший з них - "з варяг у греки", умовно кажучи, "вертикальна вісь", яка зв'язує Північ Європи з країнами передньоазійського регіону. Інша транспортно-комунікаційна вісь - це вихід на традиційний маршрут "Великого шовкового шляху", відродження якого пов'язане з діючою "Трансазійською авто- і залізничною магістраллю", на якій зосередилися зустрічні товарні потоки з країн, розташованих у просторі Південно-східної, Центральної Азії, Північної Африки і Європи.

Про участь у міжнародних транспортних коридорах Україна заявила давно. Однак поки що в цьому сенсі їй похвалитися нічим, хоча і ведеться активна політика підтримки європейських ініціатив щодо розвитку транзитного потенціалу. Так створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної

системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу країни. Тим не менш, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, безперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації при існуючих обсягах.

Найважливішим кроком у забезпеченні участі України в МТК має стати впровадження швидкісного руху, так як в останні роки ідея розвитку швидкісного руху на залізницях є головним пріоритетом. Сьогодні загальна протяжність тільки швидкісних магістралей у світі перевищує 20 тис. км, з них в Європі експлуатується понад 7 тис. км. Але процес проектування і будівництва нових ліній високошвидкісного руху не припиняється, так поряд з розвитком високошвидкісної залізничної мережі Південної Європи, довжина якої до 2020 р. може скласти приблизно 10 тис. км, передбачається значне зростання числа високошвидкісних ліній в країнах Азії. Тільки в Китаї до 2015 р. планується будівництво високошвидкісних ліній залізниць протяжністю близько 45 тис. км.

В Європі найбільш помітне зростання очікується в плані збільшення загальної довжини ліній для руху зі швидкістю 300 км/год в Китаї, Іспанії, Франції, Італії та (в більш довгостроковій перспективі) в США. А розвиток європейської міждержавної мережі швидкісних магістралей з пристроєм нових тунельних переходів через Альпи, дозволить забезпечити низку прямих маршрутів: Берн - Мілан, Ліон - Турин, Цюрих - Мілан, Мюнхен - Інсбрук та ін. Також планується з'єднати високошвидкісними лініями Стокгольм, Гетеборг і Мальме (Швеція), Лісабон і Порто (Португалія), а також Лісабон і Мадрид.

А в країнах Азії, крім Японії, активну роль гратимуть передусім Китай, Південна Корея та Індія. Завдяки вже частково реалізованим постачанням сучасних швидкісних пасажирських поїздів в Китай і розвитку парку цього рухомого складу у Південній Кореї і Японії обсяги азійського ринку високошвидкісних перевезень досягли європейського рівня.

Відставання України в цій галузі знижує конкурентні переваги її вигідного транзитного положення.

Слід зазначити, що нинішній пріоритет розвитку швидкісного руху на залізничному транспорті України має короткостроковий характер, оскільки спрямований на Євро-2012 і охоплює тільки пасажирський рух. Так сьогодні "Укрзалізниця" працює над формуванням національного швидкісного пасажирського транспортного коридору від Львова до Донецька через Київ, це майже 1300 км з відгалуженням на