

УДК 656.2.022.816

ЗНАЧЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Дикань В.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В даний час перед Україною стоять завдання зі створення і втілення в життя стратегії розвитку її транспортної системи. Дана проблема має комплексний характер і вимагає різних підходів, розгляду безлічі питань у цьому єдиному і одночасно багатогранному завданні з формування стратегії розвитку транспортної системи України.

Одним з напрямів вирішення зазначеної проблеми є забезпечення комплексного розвитку транспорту в рамках мультимодальних транспортних вузлів. Мультимодальні транспортні вузли здатні вирішувати як тактичні завдання (з координації роботи всіх учасників транспортного процесу в рамках існуючої транспортної системи, чинних міжнародних транспортних коридорів, і завдань, які здатні принести певний транспортний, економічний і політичний ефект в найближчий час), так і стратегічні завдання при модернізації транспортної системи, створення сучасної опорної транспортної сітки.

Для формування мультимодального транспортного вузла необхідна наявність низки умов:

1. Перетин у вузлі (місті) декількох транспортних ліній різних видів транспорту: залізничного, автомобільного, авіаційного, водного (річкового, морського), трубопровідного.

2. Достатній рівень розвитку різних видів транспорту на даній території.

3. Наявність потужного складського та термінального комплексу, придатного для зберігання та переробки вантажів, і в тому числі контейнерів.

4. Присутність митної інфраструктури, здатної забезпечити митне супровід вантажів.

5. Наявність банків і страхових компаній, здатних надати послуги із страхування вантажів.

6. Можливість для розвитку інформаційних технологій і структур, здатних забезпечити інформаційний супровід вантажів.

Важливою складовою частиною в роботі мультимодального транспортного вузла є організація роботи в системі міжнародних транспортних коридорів (мультимодальні транспортні вузли є складовою частиною міжнародних транспортних коридорів), що пов'язана з включенням зони впливу мультимодального транспортного вузла в систему міжнародних транспортних коридорів, поєднання мультимодального транспортного вузла з європейськими транспортними коридорами, а також створення бази для формування українських транспортних коридорів, які проходять через

мультимодальний транспортний вузол.

Розвиток транспортних коридорів, створення мультимодальної системи просування і переробки вантажів здатне забезпечити високу комерційну та бюджетну ефективність.

УДК 656.072:339.137.2

ВПЛИВ СУЧАСНИХ ВИДІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Жердєв М.Д., к.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Незважаючи на те, що залізничний транспорт зберігає ведуче місце в єдиній транспортній системі України, проблема забезпечення його конкурентоспроможності загострюється. Конкуренція з боку інших видів транспорту щорічно підсилюється.

На відміну від магістрального залізничного транспорту, який до теперішнього часу залишається у державній власності, на автомобільному транспорті України взято курс на розвиток автотранспортних підприємств різних форм власності. Автотранспортні підприємства мають достатній парк автомобілів, великої вантажопідйомності, комфортних автобусів, які забезпечують високу швидкість доставки вантажів "від дверей до дверей" і рівень їхнього збереження, а також комфортність поїздки пасажирів. При цьому собівартість перевезень в приватних автотранспортних підприємствах дещо нижча, що надає їм можливість знижувати тарифи та забезпечувати за рахунок цього підвищення конкурентоспроможності.

Зростання конкурентоспроможності автомобільного транспорту на ринку транспортних послуг привело до того, що в загальних обсягах вантажних залізничних перевезень зменшився обсяг перевезень цінних вантажів і збільшилася питома вага перевезень масових вантажів. Тобто високорентабельні вантажні перевезення почали переключатися на автотранспорт, а велика кількість масових вантажів перевозиться по залізницях України за нерентабельними тарифами.

Компромісним розв'язанням проблеми конкуренції автомобільного і залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень є розвиток змішаних комбінованих перевезень. Змішані комбіновані перевезення надають можливість суттєво підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту за рахунок використання як конкурентних переваг залізниць, так і

конкурентних переваг автомобільного транспорту. Терміни доставки вантажів в змішаному автомобільно-залізничному сполученні у порівнянні з термінами доставки залізничним транспортом скорочуються, собівартість перевезень у порівнянні з собівартістю перевезень автотранспортом зменшується, з'являється можливість організувати доставку вантажів "від дверей до дверей" та "точно в термін" і т.ін.

В пасажирських перевезеннях підвищення конкурентоспроможності залізниць можливе за рахунок організації перевезення пасажирів швидкісними денними поїздами. Аналіз перевезень швидкісними денними поїздами в напрямках Київ-Харків, Київ-Дніпропетровськ, Харків - Сімферополь вказує на підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку пасажирських перевезень після введення в експлуатацію таких поїздів. В умовах невисокого платоспроможного попиту організація швидкісних пасажирських перевезень в денний час доби є альтернативою високошвидкісним перевезенням, які в високорозвинутих країнах є надто конкурентоспроможними.

УДК: 338.49:656.2

СТВОРЕННЯ СУЧАСНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Зубенко В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Наявність в регіонах України проблем, що накопичилися, у сфері транспортно-логістичних операцій, вантажного руху, організаційна і економічна роз'єднаність ланок транспортної інфраструктури, відсутність висококомунікованих і вантажопереробних терміналів, що мають достатню потужність, а також великих термінальних комплексів багатозначного призначення знижують ефективність функціонування транспортно-розподільної системи. Звідси різке збільшення кількості великовантажних автомобілів, які прибувають в регіони держави, що в свою чергу, веде до порушення стану дорожньо-транспортної інфраструктури, ускладнення ситуації і зростання ризик-факторів, забрудненню навколишнього середовища неорганізований рух і відстій транспорту. Все це негативно позначається на розвитку всього господарського комплексу в регіонах України.

Для нейтралізації вищезгаданого потрібне створення сучасної інфраструктури транспортної

системи України, включаючи будівництво великих міжнародних логістичних центрів і ліній, а також прискорення процесу інтеграції транспортної системи України в міжнародну транспортну систему і створення великих спільних транспортних підприємств за участю іноземних партнерів.

При вирішенні цих завдань слід впровадити заходи, пов'язані з організацією логістичного управління ланцюгом руху вантажів шляхом:

- організації комбінованих перевезень, вдосконалення транспортно-експедиційної діяльності, гармонізації і уніфікації нормативно-правової бази з країнами СНД в області транспорту з метою прискорення пропуску вантажів і пасажирів в напрямі схід-захід;

- забезпечення рівних умов доступу на ринки транспортних і експедиторських послуг країн СНД для перевізників і експедиторів;

- залучення міжнародних фінансових інститутів до розробки і реалізації спільних інвестиційних проектів розвитку міжнародних коридорів;

- створення транспортно-логістичних структур в ланцюзі постачань вантажів і міжнародного оператора транзитних перевезень.

УДК 656.614.3.073.235

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ: РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Ковалева Ю. А., аспирант (ОНМУ)

Морские порты Черноморского региона играют роль ключевых пунктов, соединяющие континентальные транспортные коридоры с морскими линиями. Практически все порты Черноморского региона участвуют в поддержании интермодальных перевозок. Более 30 портов функционируют в Черном и Азовском морях, включая 2 болгарских, 2 грузинских, 2 румынских, 5 российских, 10 турецких и 17 украинских портов.

Наиболее эффективным видом доставки груза сегодня по-прежнему остаются контейнерные перевозки. С учетом 9-10% роста общемировых контейнерных перевозок переработка контейнеров в портах Черноморья в период с 2000-2007 гг. росла фантастическими темпами, которые составляли 35-50% ежегодно. В то же время экономический кризис сказался на объемах торговли и соответственно на объемах перевозок. Однако эксперты из разряда оптимистов утверждают: в Черноморском