

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 постачання 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