

регионе неизбежен возврат к ситуации предкризисного периода, характеризующейся превышением спроса над предложением перевозочных контейнерных мощностей (включая перевалочные).

В настоящее время черноморским лидером контейнерных перевозок является румынский порт Констанца. Констанца является как морским так и речным портом с пропускной способностью 100 миллионов тонн в год и 156 причалами, среди которых 140 являются функционирующими.

Главной проблемой контейнерных портов Черноморского региона является нехватка мощностей для контейнерного грузооборота. В связи с этим интенсивно наращиваются мощности портов. Сооружаются новые терминалы в портах Одессы и Южного, существующие терминалы реконструируются и разрабатываются два новых сооружения в порту Ильичевска. Интенсивное развитие получили контейнерные перевозки через порт Поти. В настоящее время обновляется и эксплуатируется терминал в Батуми. Расширяются и оборудуются новыми мощностями контейнерные терминалы в Новороссийске. В Бургасе и Варне ведется подготовка к строительству двух мощных контейнерных терминалов; в Констанце планируется строительство нового контейнерного терминала.

Другим существенным фактором в деятельности портов Черноморья является эффективность организации и функционирования на территории портов государственных органов, осуществляющих пропуск транспортных средств, грузов и пассажиров через границу. Важность данной проблемы подтверждается тем фактом, что зачастую контейнеры с грузами задерживаются в портах на срок, в 8-10 раз превышающий длительность их нахождения в современных американских, японских и европейских портах. Зачастую, этот срок превышает один, а то и два месяца. Международный автотранспорт с грузами вместо нескольких часов задерживается в портах на несколько суток, а то и более недели. За этим стоят дополнительные расходы и убытки в сотни миллионов долларов для всех участников транспортного процесса и, прежде всего для грузовладельцев, продавцов и покупателей товаров

Изменить ситуацию может улучшение взаимодействия администрации портов с морскими и сухопутными перевозчиками и государственными органами. Проблему компьютеризации управления терминалом в комплексе с упрощением процедуры пропуска через границу грузов предстоит еще кардинально решать в портах большинства стран Черноморского региона.

УДК 65.012.34:656.2

### ПРІОРИТЕТНІСТЬ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ КРАЇНИ НА БАЗІ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТЛЦ

*Корінь М.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

На сучасному етапі встановлення української держави забезпечити стабільне функціонування не лише транспортної галузі, але й всієї економіки країни, можливо за рахунок використання транзитного потенціалу України, для реалізації якого створюються всі передумови системі товарних потоків між Європою та Азією.

Однак, вирішення такого стратегічного завдання вимагає проведення невідкладних заходів з вдосконалення та модернізації існуючої транспортної системи України, зокрема в міжнародному сполученні, пов'язаних з приведенням рівня якості транспортних послуг до міжнародних стандартів.

Одним із головних напрямків підвищення рівня функціонування існуючих в Україні систем транспортних перевезень є формування транспортно-логістичної системи країни, шляхом організації комплексної взаємодії всіх учасників транспортно-розподільчого процесу на основі дотримання логістичних принципів та вимог.

Адже сьогочасний стан транспортної інфраструктури країни не дозволяє проводити обслуговування вантажів в комплексі «від дверей до дверей» та за принципом «точно в строк», здійснювати впровадження інтермодальних та мультимодальних перевезень, забезпечувати належне інформаційне обслуговування товаропотоків, що значно знижує ефективність управління логістичними ланцюгами через територію України.

Саме тому, основними засадами формування в Україні транспортно-логістичної системи повинно стати створення потужних регіональних транспортно-логістичних центрів, діяльність яких заснована не тільки на комплексній взаємодії об'єктів транспортної-логістичної інфраструктури: термінальних та вантажних комплексів, складських господарств, підприємств різних видів транспорту та інших об'єктів транспортної інфраструктури, але й передбачає участь приватних компаній, здатних надавати послуги з супроводження, декларування та страхування вантажів, оформлення експортно-імпоротної документації та контроль за місцем знаходження вантажів на шляху прямування до пункту призначення.

Таким чином, розбудова регіональних ТЛЦ створить всі умови для задоволення потреб вантажовідправників в транспортно-логістичному обслуговуванні на якісно новому рівні, а

формування на їх основі транспортно-логістичної систем країни забезпечить залучення не тільки додаткових транзитопотоків через територію України, а й слугуватиме засобом інтеграції вітчизняної транспортного комплексу до міжнародної системи транспортних комунікацій.

УДК 656.338.47

### МИРОВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ И РАЗВИТИЕ МИРОВЫХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

*Кузьменко Ю.А., аспирант (ОНМА)*

Одной из весомых проблем в развитии мировой экономики и международных экономических отношений является вопрос о способности и степени влияния на них морского транспорта. В условиях активно развивающейся интернационализации производства стабильное, бесперебойное, эффективное международное транспортное обслуживание становится важнейшим условием нормального функционирования, как отдельных национальных хозяйств, так и мировой экономики в целом. Уровень развития судоходства непосредственно связан с экономическим ростом многих государств, а для некоторых стран оно является важнейшим источником национального дохода.

Структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, в значительной степени предопределяются изменениями, происходящими в мировом транспортном комплексе. Глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса. Транспорт является основой формирования внутреннего и международного рынков, обеспечивая развитие нормальной рыночной экономики. По данным Всемирного банка, мировой транспортный рынок оценивается в 2,2 трлн. долл. США (6,8% мирового ВВП). Современный транспортный комплекс подвержен влиянию противоречивых тенденций: являясь инфраструктурной отраслью, транспорт находится в зависимом положении от отраслей производства материально-вещественных благ, а будучи особой отраслью экономики, транспорт оказывает существенное влияние на региональное распределение производственных

мощностей, участвует в процессе воспроизводства и выступает важной составной частью системы экономических отношений. Существующая ситуация в мировой экономике, характеризующаяся, в частности, бурным развитием интеграционных процессов, варьированием экономической среды в территориальном разрезе, различиями в степени развития национальных хозяйств и их открытости для участия в международных экономических отношениях, интенсификацией товаропотоков на различных уровнях взаимодействия между экономическими агентами и недостаточное развитие экономико-теоретической базы, малое количество современных исследований методологической основы функционирования транспортного комплекса в современной науке, обуславливают объективную необходимость определения места, роли и значения транспорта как важной экономической категории.

Следует отметить влияние совершенствование организации управления транспортными потоками вкупе с ростом пропускной способности транспортной сети и ряда других факторов способствовало возникновению международных транспортных коридоров. Особенность МТК заключается в их трансграничном характере, что позволяет оптимизировать трансконтинентальные товаропотоки. Проблема становления транспортных коридоров является комплексной, так как предполагает разработку организационно-экономических, коммерческо-правовых, технических и технологических основ их функционирования с целью обеспечения конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг.

Интеграционные процессы требуют создания системы, обеспечивающей экономические связи между странами мира, то есть международной системы товародвижения и транспорт становится важным фактором ее эффективного функционирования и развития.

Международная торговля, выступая, как составная часть общей интегрированной системы производства, снабжения и сбыта, предполагает развитую систему распределения, где важнейшим элементом является транспорт. Эффективность функционирования транспортной системы решающим образом определяет уровень развития торговли. В свою очередь мировая торговля устанавливает направление, структуру, динамику грузопотоков, организацию и технологию транспортных процессов.