

У Європі виник ряд авторитетних організацій, що вивчають можливості і перспективи створення міжнародних транспортних коридорів, мають з'єднати окремі міста або населені пункти в межах кількох країн. Йдеться про принципово нову технологію переміщення пасажирів і вантажів між регіонами європейського та інших континентів.

Сьогодні МТК реалізують розширений спектр транспортних послуг. Це, по-перше, доставка вантажів найкоротшим шляхом і в мінімальні терміни. У МТК відбувається також перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший та їхня обробка. Весь комплекс транспортних робіт вимагає розвитку як самих шляхів сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії), так і транспортно-складських комплексів (ТСК) по обробці і перевалці вантажів (водні і повітряні порти, залізничні станції, контейнерні термінали), усієї транспортної інфраструктури (під'їзні шляхи, ремонтні підприємства, розгалужена сфера послуг).

Особливо важливу роль у системі МТК відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження.

Існування МТК передбачає використання на конкретному напрямку кількох видів транспорту, а також обов'язкову наявність високо насиченої інфраструктури для їхнього обслуговування, зв'язку, сервісу.

Саме поняття МТК передбачає швидке і безпечно просування пасажирів і вантажів. Це досягається в тому числі шляхом створення пільгових умов вантажоперевезень на маршрутах конкретного МТК, коли у його кордонах:

- діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й ін. оформлення переміщення пасажирів і вантажів;

- застосовуються пільгові (знижені на 25-50%) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й ін. оформленні, перевезеннях залізницею, по термінальних, портових зборах тощо;

- існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;

- діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань;

- всілякі зміни після їхньої ретельної проробки набирають сили через 3-6 місяців після попереднього широкого інформування пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів у країнах, територією яких проходить МТК.

Лише за наявності зазначених умов вантажоперевізнак обирає серед багатьох можливих варіантів перевезень маршрут конкретного міжнародного транспортного коридору.

Міжнародна транспортна мережа України і діючі системи перевезення в умовах трансформації економіки вимагають принципових змін в експлуатаційно-технологічній діяльності, а також заміни технічних засобів і устаткування.

Головними вимогами в цих питаннях є:

- максимальне зниження собівартості перевезень;

- переоцінка критеріїв у підходах до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;

- забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів та вантажів;

- забезпечення збереження вантажів під час перевезення;

- підвищення якості послуг на транспорті.

**УДК656.052.43:331.107.5**

### ДОЦІЛЬНІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ ШВИДКІСНОГО ТА ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

*Челядінова Н.Г., аспірант (УкрДАЗТ)*

На залізничному транспорті України продовжується процес структурних змін шляхом впровадження поточних та принципово нових заходів, спрямованих на раціоналізацію роботи залізниць. В сучасних умовах господарювання залізничний транспорт України потребує подальшого пристосування до умов ринкової економіки. Якщо своєчасно не вирішити проблеми швидкісних та високошвидкісних перевезень, сервісу, інформації та ін. може значно зменшитись число пасажирів залізничного транспорту на користь автомобільного, що у свою чергу приведе до падіння обсягів перевезень та зменшення прибутку у цілому.

Безперечно залізниці України мають великий транзитний потенціал у транспортній мережі світу, який забезпечує зв'язки Європи з країнами СНД та Азією. Тому впровадження швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів є досить актуальною проблемою, що підтверджується схваленою Кабінетом Міністрів України Концепцією Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки. Концепцією також передбачається впровадити швидкісний рух пасажирських поїздів на напрямку Київ – Дарниця – Полтава і далі на Харків, Донецьк, Дніпропетровськ для зв'язку м. Києва із східними регіонами країни.

Більшість експертів вважають, що для вдосконалення залізничної транспортної системи існують два шляхи: це впровадження програми швидкісного руху пасажирських поїздів з розділенням ходів залізниць на вантажний та пасажирський (де можливо), та зміна технології перевезень – перш за все транзитних поїздів – без переробки на вантажних станціях.

Проте, без технічної модернізації інфраструктури мережі залізниць підвищення швидкості руху поїздів в Україні неможливо. Ця проблема у свою чергу потребує великих капіталовкладень. Об'єкти транспортної інфраструктури перебувають у державній власності і великою мірою залежать від фінансування з державного та місцевого бюджетів. В умовах світової кризи держбюджет України не має достатньо коштів для розвитку швидкісного та високошвидкісного руху. Тому на перший план виходять процес взаємодії державного та приватного секторів і нові форми фінансування. Саме для того, щоб вирішити проблему фінансування в господарській практиці успішно використовується концепція державно-приватного партнерства (ДПП), яка є альтернативою приватизації стратегічно важливих об'єктів державної власності і спрямована на сам перед на підтримку державного сектора економіки. Співпраця держави і приватного бізнесу в рамках Проекту Закону про основні засади взаємодії держави з приватними партнерами № 5239 є взаємовигідною, тому що передбачений ним механізм ДПП дозволить досягти очікуваних економічних та соціальних результатів як для залізничного транспорту, так і для держави вцілому.

Будівництво нової швидкісної лінії у напрямку Київ – Харків доцільно реалізувати за допомогою договору концесії, який є однією з форм державно-приватного партнерства і дозволяє залучити інвестиції як українського так і іноземного суб'єкта господарювання. Завдяки цьому тривалість перебування пасажирів у дорозі від м. Київ до м. Харків зменшиться до трьох годин, з'явиться можливість організації руху денних поїздів, значно зручніших для поїздок порівняно із звичайними пасажирськими поїздами, які перебувають у дорозі переважно в нічний час. Внаслідок різкого скорочення часу обороту рухомого складу значно зменшиться потреба в пасажирських вагонах і локомотивах. Наряду із цим підвищиться мобільність населення, відбувається стимулювання розвитку соціальної інфраструктури регіонів, змінюється науково-технічний та інтелектуальний потенціал, створюються додаткові робочі місця, зменшується забруднення довкілля, підвищується безпека руху та рівень комфорту залізничних пасажирських перевезень.

Таким чином, на основі проведених досліджень можна зробити висновок, що механізм ДПП у вигляді договору концесії дозволить залучити

інвестиції в Україну, підвищити конкурентоздатність державного сектора економіки, модернізувати транспортну інфраструктуру, прискорить перехід на інноваційно-інвестиційний етап розвитку економіки.

**УДК 656.2.022.816:504**

### РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ТА ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА

*Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сьогодні в зв'язку з глобалізацією світової економіки велика увага приділяється розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). МТК призначені для обслуговування експортно-імпорتنних перевезень та міжнародного транзиту. Україна володіє найвищим у Європі транзитним рейтингом, що обумовлює необхідність інтенсивного розвитку мережі МТК для отримання додаткового прибутку. Разом з тим розвиток мережі МТК вимагає узгодження природоохоронних, соціальних і економічних цілей.

Однією з головних на сьогоднішній день стає екологічна безпека. Під екологічною безпекою розуміють умови, при яких відсутні фактори, що призводять до порушення екологічної рівноваги в оточуючому середовищі, викликають напружений стан у взаємовідносинах між суспільством і природою та впливають на середу перебування живих організмів. В розвинених країнах, зокрема в країнах ЄС, їй приділяється значна увага. Зараз в Європі розроблений проект «Єдина європейська транспортна зона», на основі якого буде будуватися політика Євросоюзу в сфері екології та транспорту. Європа сьогодні висуває високі екологічні вимоги насамперед за рівнем шуму в містах та населених пунктах, за кількістю викидів CO<sub>2</sub> в атмосферу. Контроль за споживанням енергії в Європі, зростання обсягів використання енергії відновлюваних джерел, разом із енергозбереженням та підвищенням ефективності споживання енергії становлять важливу частину пакету заходів, потрібних для скорочення викидів парникових газів. Крім того, за європейськими вимогами транспортні коридори не повинні мати перетини на одному рівні з автомобільними дорогами.

Порушення екологічних вимог можуть спричинити негативні наслідки на територіях всіх країн, якими проходить МТК.

Основними заходами зниження негативного впливу МТК на оточуюче середовище є:

- розвиток транспортної інфраструктури та удосконалення організації руху на МТК;
- обладнання МТК протишумовими спорудами;