

доставки вантажів «від дверей до дверей», «точно в строк» та інших за рахунок застосування переважно контейнерних і комбінованих перевезень, технологічних маршрутів та інших сучасних способів транспортування.

Перспективним напрямом розвитку залізничної галузі є застосування принципів логістики і розробка концепції створення системи інтегрованих транспортних центрів на базі інфраструктури залізничного транспорту. Комплексними чинниками, які формують об'єктивні передумови формування інтегрованих систем логістичного обслуговування є: впровадження інформаційних технологій, організація інформаційно-логістичного супроводу вантажів, впровадження логістичних технологій загального управління якістю, розвиток термінальних технологій доставки вантажів, упровадження електронного документообігу тощо.

Інтегровані транспортні центри (ІТЦ) є функціональними елементами логістичної системи транспортного вузла, ланкою логістичного ланцюга по доставці вантажів між постачальником і споживачем. Вони також є стиковими пунктами, в яких здійснюється координація і взаємодія видів транспорту, відбувається концентрація вантажопотоків і їх подальший розподіл за споживачами.

Головна задача ІТЦ - розширення комплексу транспортно-логістичних послуг і зниження їх вартості за рахунок концентрації в єдиному центрі, а також інтеграції різних видів логістичного сервісу на основі створення спільних підприємств на корпоративній основі.

Для перетворення інфраструктури залізничного транспорту в інтегрований центр логістичного обслуговування, необхідно застосування нових підходів, таких як реінжиніринг, застосування принципів логістичного управління, удосконалення і при необхідності реорганізація існуючих потужностей вантажних терміналів.

Основним ІТЦ є здійснення інтегрованої системи доставки вантажів, в якій він має роль організатора процесу доставки і частково учасника перевізного процесу. Вантажовласник укладає договір перевезення тільки з організатором системи доставки, що дозволяє звільнити його від необхідності вступу до численних договірних відносин з різного роду транспортними підприємствами.

Таким чином, упровадження даної технології дозволить отримати такі принципові результати:

- підвищити виробничо-економічну ефективність і конкурентоспроможність залізничного транспорту;
- підвищити якість обслуговування;
- зменшити транспортну складову в кінцевій вартості продукції вітчизняних виробників, тим самим підвищити їх конкурентоспроможність на світовому ринку;
- модернізувати транспортну інфраструктуру залізничної галузі;

– сформувати єдиний інформаційний міжгалузевий простір тощо.

УДК 625.078.1

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПРИПОРТОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Світлична С.О., аспірант (УкрДАЗТ)

Ефективна реалізація транзитного потенціалу нашої держави, підвищення конкурентоспроможності усіх видів транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг є в числі цілей та пріоритетів Транспортної стратегії до 2020 року. Однак за даними офіційного сайту Державної служби статистики України в післякризовий період спостерігаються тривожні цифри зменшення усіх видів перевезень у тому числі імпорту та транзиту, як залізничним так і морським, автомобільним транспортом.

Важливу роль у здійсненні зовнішньоторговельних перевезень виконує злагоджена співпраця залізничного та морського транспорту, які взаємодіють у потужному секторі транспортного ринку – припортовому транспортному вузлі (ПТВ). Звертаючи увагу на переробку міжнародних вантажів у морських торговельних портах (МТП), відправлених із різних країн світу, можна спостерігати, що значна частина імпортного вантажу надходить з країн Азії та Америки, транзит – це країни СНД, при цьому задіяні міжнародні транспортні коридори (МТК), які проходять через територію нашої держави.

Сьогодні у більшості припортових транспортних вузлів України склалася не найкраща ситуація стосовно некоординованої взаємодії суміжних видів транспорту. Навіть крупні українські порти, які першочергово зорієнтовані на імпорт та транзит вантажів зазнають збитків через відсутність синхронізації дій учасників перевезень, що у свою чергу не може сприяти залученню міжнародних вантажопотоків. Також стримуючим фактором у роботі ПТВ стає проблема нестачі пропускну та переробної спроможності припортових залізничних станцій (ПЗС), які наразі працюють на межі своїх можливостей.

Програмою комплексного розвитку залізничної інфраструктури портових переробних комплексів, припортових станцій та підходів до них до 2015 року передбачено реалізацію проектів по будівництву, ремонту та реконструкції припортових станцій на суму капіталовкладень 6,7 млрд. грн (за рахунок залізниці 426 млн. грн), що буде сприяти збільшенню об'єму перевезень експортних та транзитних вантажопотоків до 18-25 млн. тонн за рік.

Згідно зазначеній галузевій Програмі у 2010 році Укрзалізниця вже спрямувала на розбудову

залізничної інфраструктури в напрямку портів значні кошти, а саме понад 200 млн. грн. На теперішній час після прийняття зазначених документів та поступової їх реалізації значних змін у розвитку ПЗС не відбулося. Тим часом МТП власними силами чи приватних інвесторів реалізують проекти по розширенню та реконструкції складів, причалів, вантажних фронтів, навіть цілих терміналів і тим самим мають велику перевагу у зростанні переробної спроможності.

З усього вище наведеного слідує те, що доки не відбудеться значних змін у розвитку залізничних припортових станцій, доти розвиток ПТВ буде відбуватися в одноосібному порядку, з боку портів.

УДК 658.7(477+470)

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ВОСТОЧНОГО РЕГИОНА КАК ОСНОВА УКРАИНСКО-РОССИЙСКОГО ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

*Слепцов С.В., генеральный директор
(ИГК «Союз-Инвест»)*

Структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, способствуют интенсификации товаротранспортных потоков в направлении Европа-Азия, открывая новые возможности для реализации транзитного потенциала Украины. Даже по пессимистическим прогнозам в долгосрочной перспективе прирост объема грузоперевозок в этом направлении может увеличиться более чем в три раза, потенциально создавая условия для увеличения транзита через Украину в объемах более чем 150 млн. тонн. в год.

Именно тот факт, что Украина по своему транзитному потенциалу занимает одно из первых мест в Европе, требует принятия комплексных системных мер по разработке и проведению эффективной транспортной политики, определяющую роль в реализации которой вынуждены будут отыграть факторы сотрудничества с Россией.

Экономическое сотрудничество Украины и России уже десятки лет базируется на нескольких главенствующих принципах, наиболее весомыми среди которых выступают динамика внешней торговли и транспортировка грузов по территории Украины. Однако в силу ряда политических и экономических причин степень такого взаимодействия постепенно уменьшается, тормозя развитие трансграничного сотрудничества не только в этих направлениях, но и отдаляя технологически единые государства друг от друга, отрицательно сказываясь на инновационной активности предприятий, технологической восприимчивости и технико-

технологическом уровне их производств.

Главные причины наблюдаемых тенденций кроются в недоиспользовании организационно-ресурсного потенциала научно-технологической кооперации и транспортного потенциала коридора «Европа-Азия», требующих применения логистических подходов в создании условий для их реализации. В связи с этим возникает необходимость активизации сотрудничества в области формирования интеллектуальных транспортно-логистических систем, реализуемых за счет развития транспортно-логистических центров в приграничной территории с Россией, как наиболее привлекательной промышленно-сельскохозяйственной территории, располагающей стратегически важным для Украины и России производственным потенциалом.

В основе модели функционирования ТЛЦ находится принцип снижения транспортно-логистических издержек за счет создания условий для реализации целого спектра логистических услуг по обслуживанию грузов, обеспечивающих их доставку от «двери до двери» с участием железнодорожной составляющей и организацией маршрутных поездов в комбинированном сообщении. Такого рода ТЛЦ будет представлять собой не просто многофункциональный терминальный комплекс, размещаемый в узлах транспортной сети, выполняющий функции распределительного центра и обеспечивающий взаимодействие автомобильного и железнодорожного транспорта, осуществляющий погрузочно-разгрузочные работы, выполнение таможенных операций, перевалку, хранение, экспедирование и переадресовку грузов. В первую очередь, мощности такого центра будут концентрироваться на индустриальной зоне, сформированной на базе промышленных предприятий Харьковской и Белгородской областей, связанных между собой единой инженерно-технической и транспортной инфраструктурой. В целом социально-экономическая значимость создания этих ТЛЦ обосновывается следующим:

во-первых, создание центра на основе мощного производственного потенциала будет обеспечивать реконструкцию и модернизацию транспортных коммуникаций, развитие и эффективное функционирование транспортно-складской инфраструктуры, обслуживающей мультимодальные перевозки внешнеторговых грузов из Китая в Европу, способствуя реализации транзитного потенциала Украины;

во-вторых, установление кооперационных отношений в пределах ТЛЦ будет способствовать и развитию промышленного сектора, создавая благоприятные условия для формирования инновационных структур в виде технопарков или инкубаторов;

в-третьих, привлечение инвестиций на реализацию проекта по созданию ТЛЦ приведет к оживлению хозяйственной деятельности в регионах