

УДК 656.025

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

Лук'янова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У XXI столітті науково-інформаційна революція приведе до того, що територіальне місце випуску товарів втратить своє значення. Вирішальну роль матиме швидкість просування продукції до споживача, а також перекидання капіталів, технологій та інформації до різних країн. З огляду на це особливі можливості виникають у тих держав, які розташовані в ареалі транскордонних транспортних коридорів. Україна в цьому відношенні має величезний потенціал, від ефективного використання якого суттєво залежатиме її майбутнє.

За своїм географічним розташуванням територія України - унікальна. Адже вона є географічним центром Європи. Україна - потужна транскордонна держава, оскільки межує з десятьма країнами: Росією, Білоруссю, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою - по сухопутному кордону, і Грузією, Туреччиною, Болгарією - по морському. Наші рідні 603,7 тисячі км² омивають два моря - Чорне та Азовське. І саме тому ми "апріорі", у зв'язку з нашим географічним розташуванням, є транскommунікаційною системою, яка об'єднує східний і західний, північний і південний євразійський простір.

Нещодавно в Києві пройшло засідання Постійного Секретаріату ТРАСЕКА, на якому представлено три проекти з розвитку транспортних коридорів - удосконалення транспортних коридорів та їхню інтеграцію до світової транспортної системи. Саме зважаючи на високу зацікавленість українськими транспортними коридорами Європейська Комісія запропонувала стратегію послідовного розширення транс'європейських транспортних мереж.

Таким чином, до 2015 року в Україні з'являться привабливі умови для мультимодальних і транзитних перевезень і значно поліпшиться інфраструктура транспортних коридорів. З урахуванням модернізованої інфраструктури, з 2016 по 2026 роки активізується розвиток міжнародного транспортного коридору "Європа - Кавказ - Азія".

Важливо, що в Україні сьогодні вже діє концептуальна модель розвитку транс'європейських систем. В її рамках чинна влада почала досить ефективно регулювати перевезення вантажів у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні за участю портів, національних залізничних і судноплавних компаній. Вже підписано "Технічний додаток про

основні принципи експлуатації залізнично-поромних комплексів на Чорному і Каспійському морях". Це відкриває колосальні перспективи для створення ринку нафти, що допоможе похитнути монополію російської нафти. Кооперуючись із Туреччиною, ми зможемо вирішити питання і нашого взаємовигідного енергетичного забезпечення, і виходу на ринки Північної Африки та Азії. У ці регіони Україна може постачати великі обсяги продовольства. Чорне море у цьому плані є надзвичайно важливим транспортним ресурсом.

УДК 338.47:656.025.4

ТРАНСПОРТ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЯХ

Маковоз Е.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Под термином "международные перевозки" принято понимать перевозки грузов и пассажиров с территории (акватории) одной страны на территорию (акваторию) другой страны.

В перечисленных документах "международная перевозка" равнозначна "международному сообщению", отличительным критерием которой принят географический признак. По мнению ряда экономистов-международников, "международная перевозка" должна иметь и ряд экономических и правовых критериев. К экономическим критериям можно отнести то, что расчеты ведутся в согласованной между странами валюте и специально выработанному порядку и др. К "правовым" критериям можно отнести то, что на этот вид перевозок распространяются международные правовые нормы. Взаимные претензии (перевозчиков и грузоотправителей) решаются, как правило, в арбитражном порядке. Перевозки осуществляются по специально разработанным и согласованным грузовым документам и др.

Таким образом, "международные перевозки" можно определить как перевозки грузов из одной страны в другую на взаимно согласованных или принятых на международном уровне экономических и правовых условиях.

В зависимости от периодичности доставки грузов (или по форме организации транспортного процесса) можно выделить две основные категории перевозок: регулярные и нерегулярные. Первоначально такое деление сложилось на морском транспорте, где регулярные перевозки стали называться линейными, а нерегулярные - трамповыми. Кроме морского транспорта, понятия регулярного и нерегулярного международного сообщения свойственны также воздушному и

автомобильному транспорту.

На автомобильном транспорте регулярные перевозки осуществляются по согласованию и опубликованным договорам, в которых определены условия перевозки, тарифы и расписания движения транспортных средств по определенному маршруту.

В последнее время все большее значение в международных железнодорожных перевозках принимают регулярные перевозки, так называемые "регулярные грузовые поезда". Чтобы начать процесс перемещения, производителю необходимо подготовить продукцию таким образом, чтобы защитить ее от атмосферных и динамических воздействий во время транспортировки, учесть габаритные ограничения транспортных средств, доставить к месту погрузки, погрузить на транспортное средство, осуществить ряд коммерческих, банковских, таможенных, карантинных, санитарно-ветеринарных и других операций. Еще в процессе проектирования продукции необходимо предусмотреть возможность рациональной транспортировки создаваемого изделия. После завершения процесса перемещения заказчик (потребитель) продукции должен осуществить ряд операций по доставке товара на места, связанные с его непосредственным потреблением, в случае нарушения условий транспортировки иметь возможность предъявить претензии к перевозчику и получить компенсацию за причиненный ущерб. Вместе с тем грузовладелец в особо сложных условиях должен прибегать к услугам различного рода посредников, действующих как в сфере обращения, так и в сферах производства и потребления.

УДК 658.7:656.2

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ

*Максимов В.В., д.е.н., профессор
(ВНУ им. В.Даля)*

Становление рыночных отношений в Украине требует формирования мультимодальных транспортно-технологических систем (МТТС), а это в свою очередь, предполагает создание в транспортных узлах терминальных комплексов для перевалки, временного хранения и распределение грузов, центров логистического сервиса.

МТТС доставки генеральных грузов формируются в нашей стране с большими трудностями. Факторами, замедляющими развитие этих транспортно-технологических систем,

являются: недостаточная в ряде регионов мощность грузопотоков генеральных грузов; односторонняя их направленность; мелкопартионность отправок; неполное использование грузоподъемности подвижного состава; дефицит инвестиций в создание систем укрупнения грузовых единиц, специализированных перевозочных средств, систем логистического управления МТТС.

Обязательное условие логистического управления МТТС — внедрение современных логистических информационных технологий, объединяющих всех участников мультимодальных перевозок грузов.

Важнейшим структурным звеном МТТС являются мультимодальные транспортные узлы. Под термином мультимодальный транспортный узел (МТУ) понимают географический пункт стыкования и взаимодействия нескольких видов транспорта. Такой узел может объединять в себе железнодорожные станции и связывающие их рельсовые пути, морские и речные порты, аэропорты, вокзалы, автомобильные дороги, конечные и промежуточные объекты магистральных трубопроводов, муниципальные транспортные сети. В инфраструктуру МТУ входят складские комплексы и грузовые терминалы с центрами управления и распределения грузопотоков, объекты таможенного оформления грузов, транспортного страхования, организации, представляющие транспортно-экспедиторские и банковские услуги. Рассматриваемые узлы, по сути, являются плацдармами организационно-технического и технологического взаимодействия различных видов транспорта, осуществления мультимодальных перевозок на логистических принципах не только в общеукраинском, но и в международном масштабах.

Стратегическая задача при разработке программ формирования любого МТУ — комплексное развитие всех входящих в него видов транспорта, терминального и складского хозяйства, а также их инфраструктурных звеньев. В том или ином МТУ в силу естественных причин не все виды транспорта имеют одинаковое развитие. Поэтому основу МТУ всегда составляют 2—3 вида транспорта, инвестиции в развитие которых позволяют получить наибольший эффект.

В целях дальнейшего развития транспортно-логистической инфраструктуры в Украине, а также обеспечения эффективности функционирования всего государства, необходимо в крупных общесетевых узлах государственного и международного уровня создать МТУ, объединенных в региональные интегрированные транспортно-логистические системы на основе формирования единой системы организационно-экономического, финансового, информационного, нормативно-правового, а также научно-