

перераб. и доп. – М. Транспорт, 1985, 438 с.

8 Даніленко Е.І. Залізнична колія. Улаштування, проектування і розрахунки, взаємодія з рухомим складом: підручник для вищих навчальних закладів (у 2-х томах)/ Е.І. Даніленко. – Київ, Інпрес, 2010.- Том 2. – 456 с.

9 Калугин Евгений Александрович. Экономическая эффективность применения прогрессивных конструкций пути на скоростных железнодорожных линиях : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. - Москва, 2002. - 168 с.

10 Модернизация путевого хозяйства - шаг в направлении европейских стандартов качества [Электронный ресурс]/Укрзалізниця и железные дороги Украины // Режим доступа: http://www.mcg.com.ua/news/Meropriyatiya/Modernizatsiya_putevogo_hozyaystva__shag_v_napravlenii_evropeyskih_standartov_kachestva.html#mc_01

11 Левицький І.Ю. Удосконалення

технології прискореної доставки вантажів на залізницях України в умовах ринку транспортних послуг: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук: спец. 05.22.20 «Експлуатація та ремонт засобів транспорту» / І.Ю. Левицький. - Дніпропетровськ – 2004. - 20 с.

12 Троицкий Л.Ф. Горжусь профессией путейца/ Л.Ф. Троицкий. - М.: Транспорт, 1985. — 200 с.

13 Логістика: Теорія та практика: навчальний посібник. [Кислий В. М., Біловодська О. А., Олефіренко О. М., Смоляник О. М.]— К.: Центр учбової літератури, 2010. — 360 с.

14 Витченко М.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: учебник для техникумов и колледжей железнодорожного транспорта. / М.Н. Витченко. - М.: Маршрут, 2003. — 240 с.

Аннотація. В статье рассмотрены ключевые подходы к формулировке эффективности модернизации и выполнения ремонтных работ на отечественных железнодорожных путях.

Ключевые слова: путь, эффективность, расходы, показатели.

Summary. The article considers the key approaches to the formulation of efficiency of modernization and the repair works on the domestic rail ways.

Keywords: path, efficiency, costs, performance.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Воловельська І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 656.2

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ МТК №5

Кирпиченко К.С., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті розглянуто фактори, що негативно впливають на роботу МТК №5 та надано практичні рекомендації щодо їх подолання.

Ключові слова: міжнародні транспортні коридори, транзитні перевезення, підвищення конкурентоспроможності.

Постановка проблеми та її зв'язки з практичними та науковими завданнями. В умовах розвитку глобалізаційних процесів та поступового зростання товарообміну між країнами Європи та Азії спостерігається збільшення обсягів перевезення між країнами даних регіонів. На міжнародному ринку перевезень посилюється

конкуренція як з боку перевізників, так і маршрутів перевезення. Тому одним із головних завдань, які постають сьогодні перед Україною, є розвиток міжнародної інфраструктури (міжнародних транспортних коридорів (МТК)), яка якісно забезпечить міжнародні (транзитні та зовнішньоекономічні) перевезення.

В останні роки перед Україною постала проблема реальної втрати значної частки транзитних вантажопотоків, що супроводжується формуванням нових транспортних проєктів і маршрутів країнами-сусідами, які складають конкуренцію вітчизняним МТК.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми ефективності функціонування та розвитку вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів, інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської, використання транзитного потенціалу, розвитку транспортно-логістичної системи, конкурентоспроможності різних видів транспорту відображено у наукових працях таких вітчизняних та зарубіжних вчених як О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко [1], А.М. Новікова [2], Ю.Є. Пашенко [3], Є.В. Смолін [4], А.В. Толстова [5, 6] та інші.

М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко [7] займаються питаннями інтеграції не тільки транспортної системи до світової, а і інтеграцією промислового комплексу України до світового, систематизують основні заходи формування конкурентоспроможності вітчизняного транспортного комплексу та транспортної системи в мережі МТК. В.А. Дергачов, С.А. Черничко [8] займаються вивченням питань трансформування транспортної політики Європейського Союзу.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз попередніх досліджень дає змогу зробити висновок про те, що ці питання є актуальними і досліджуються багатьма вченими. Проте необхідно додатково розглянути проблеми залучення транзитних вантажопотоків, забезпечення ефективності використання транзитного потенціалу країни, зростання привабливості національної мережі МТК та її конкурентоспроможності.

Формування цілей статті. Метою статті є аналіз роботи Критського міжнародного транспортного коридору, який проходить по території України, виявлення недоліків у його функціонуванні, а також розробка практичних рекомендацій щодо їх подолання та збільшення росту транзитних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Все більш важливу роль у транспортній мережі Європи відіграє 5-й (критський) міжнародний транспортний коридор (МТК-5) у напрямку Трієст-Любляна-Будапешт-Чоп-Львів-Київ-Росія. На території України довжина його складає 339 км по автошляхам та 266 км по залізниці. Інфраструктура української частини знаходиться в задовільному стані, хоча є проблеми технічного характеру, але їх можна виправити за рахунок збільшення фінансування.

Згідно даним Кабінета Міністрів України, у рамках виконання Комплексної програми становлення України як транзитної держави на період 2002-2010 рр., в трьох МТК, які проходять через Україну, вантажообіг залізничного та автомобільного транспорту у 2005 році склав 108,96 млн. тон, з яких 24,7 млн. тон – транзитні вантажі.

Найбільш завантаженим був МТК-5, по якому перевезено 12,3 млн. тон вантажів або 50% загального транзиту вантажних перевезень по Україні. По МТК-9 (Фінляндія-Росія-Білорусь-Україна-Молдова-Румунія-Болгарія-Греція) перевезено 7,38 млн. тон вантажів або 30% транзиту. Найменший вантажопотік транзиту пройшов через МТК-3 (Німеччина-Польща-Україна-Росія-Казахстан).

При цьому в структурі вантажопотоку переважали залізна і марганцева руди, кам'яне вугілля, чорні метали, мінеральні добрива. Очевидно, що не помилилися експерти, що прогнозували успішне функціонування МТК-5 і в умовах розширення складу ЄС. В той же час проблема ефективності його використання залишається, перш за все - у сфері адміністрування.

Перевізники страждають від неузгодженості роботи тут різних державних служб і контролюючих органів України: у взаємодії між собою і, особливо, - з аналогічними органами суміжних країн. Найвідчутніше це в пунктах пропуску на кордоні. Така ситуація обумовлена відсутністю гармонізованого законодавства та єдиної бази даних проблем і недоліків, які існують на даний момент. Фахівці транспорту на ринку міжнародних перевезень вимушені діяти з врахуванням нових умов, упроваджуючи норми і правила, які часто конфліктують з правилами митних і інших державних структур.

У оформленні провізних документів беруть участь екологічні, карантинні, санітарні, пограничні та інші служби, і всі разом вони затримують перевезення вантажів. Дуже часто це приводить до зриву термінів доставки вантажів, невинувато збільшуючи транспортну складову в собівартості виконання експортно-імпортних операцій і негативно впливаючи на імідж України як транзитної держави.

Особливо гостро перевізники відчувають цю проблему на одній з ключових ділянок МТК-5 – вузлі Чоп-Захонь. Оскільки сусідня Словаччина і Угорщина істотно змінюють своє законодавство під стандарти Євросоюзу, це змушує і транспортні відомства України вносити свої корективи до процесу обробки зовнішньо торгівельних вантажів. Без цього не вдасться використовувати достатньою мірою пропускну спроможність даного транспортного переходу.

Вона, по оцінкам експертів, складає 52 млн. тонн на рік з урахуванням операцій переустановлення залізничних транспортних засобів на кордоні на колії іншої ширини.

Для вирішення вищезгаданої проблеми і зважаючи на приєднання сусідніх країн до Євросоюзу, ряд провідних українських транспортних компаній, що оперують в МТК, створили в 2005 році Асоціацію "Європейський союз транспортників України". Маючи 5 регіональних центрів (Карпатський, Південний, Київський, Придніпровський, Східний) в Україні і закордонні центри в суміжних країнах, Асоціація сприяє інтеграції вітчизняних національних транспортних систем в міжнародний транспортний ринок і гармонізації законодавства України з європейським для забезпечення ефективного транзиту вантажів і рівноправного входження українських операторів в систему міжнародного розподілу праці. При цьому значна увага приділена роботі 5-го міжнародного транспортного коридору.

Асоціацією розроблена концепція створення міжнародного транспортного логістичного центру в місті Чоп: на українському кордоні з країнами Євросоюзу, де зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура для комплексної обробки значних об'ємів експортно-імпортних і транзитних вантажів.

Висунута Асоціацією концепція спирається на принципи інтермодальності і багатофункціональності використання сучасних технологій міжнародних перевезень на базі ефективно функціонуючої транспортної інфраструктури. Даний проект передбачає створення єдиного комплексу по обслуговуванню вантажопотоку у напрямі захід-схід-захід з центром логістики перевезень, у тому числі - контейнерних. Це дозволить оптимізувати організацію перевезень на даному напрямі, створюючи сприятливі умови розвитку комбінованого транспорту.

З урахуванням наявного досвіду роботи українських термінальних компаній і стратегічних інтересів основних країн учасниць МТК-5 передбачена участь в роботі вказаного міжнародного логістичного центру угорської, словацької і російської сторін. Але сам центр повинен розміщуватися на території України. Адже, саме в Україні сходяться залізниці різної колії і поєднуються технології адміністрування двох глобальних транспортних систем - Євросоюзу і країн СНД.

Враховуючи безліч відмінностей в транспортному праві ЄС та інших країн-учасниць МТК-5, розміщення логістичного центру цього коридору в будь-якій з країн ЄС не дозволить оперативно вирішувати проблемні питання

переміщення зовнішньоторговельних вантажів. В той же час Україна, приєднавшись до Конвенції про міжнародне залізничне сполучення, на певних ділянках відпрацювала вживання норм транспортного права СНД і Європи.

Саме Україна найбільш готова надавати послуги логістики всім учасникам проекту, що підтверджується наявністю цілого ряду нормативних документів, які передбачають створення подібної структури на українській стороні чопсько-захоньського транспортного вузла. Головні з таких документів - "Комплексна програма затвердження України як транзитної держави" і "Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів України на 2006-2010 роки".

Не випадково ця ініціатива отримала підтримку зі сторони провідних професійних об'єднань України, асоціації "Укрвнештранс", АМЭУ, керівництва Закарпатської області та влади України, Координаційної ради по трансибірським перевезенням Росії та закордонних партнерів.

Концепція створення міжнародного транспортного логістичного центру передбачає підвищення ефективності використання інфраструктури та оптимізацію адміністрування МТК-5. У зв'язку з цим необхідно (при підтримці центральних органів державної влади України) створити в Закарпатті дирекцію (чи агентство) 5-го міжнародного транспортного коридору.

Функціонування такої дирекції дозволить покращити:

- роботу по гармонізації нормативно-правових актів України та інших країн-членів МТК-5;
- оперативну взаємодію з адміністраціями залізниць країн-учасниць МТК-5 для рішення проблем, що виникають;
- розвиток матеріально-технічної бази МТК-5 шляхом участі у розробці транспортних проектів та співпраці з міжнародними фінансовими органами, включаючи залучення фінансування у межах програм технічної допомоги міжнародних організацій;
- впровадження інновацій на МТК-5.

Ця організація повинна бути не державною, а суспільною. У її складі повинні бути засновники та члени, які б представляли транспортні організації, асоціації експедиторів, митних брокерів, інших галузевих об'єднань. У той же час дирекція МТК-5 повинна мати достатньо високу підтримку на державному рівні, виступаючи у питаннях розвитку даного МТК експертом-консультантом міністерств та комітетів Верховної Ради.

Відмінність запропонованої організації адміністрування від існуючих подібних структур

у тому, що вона повинна вирішувати не окремі технічні проблеми (розподіл квот, модернізація окремих ділянок інфраструктури та ін.), а спільні проблеми режимів технологічної взаємодії всіх учасників МТК-5. Тому що саме на такі недоліки у роботі МТК-5 зараз скаржаться 2/3 існуючих тут перевізників.

Також потрібно відмітити, що розміщення дирекції МТК-5 повинно бути саме на Закарпатті. Тому що існуючий характер вантажопотоків через Закарпаття виводить його у центр розвитку перевезень у системі МТК-5 та прилеглих до нього країн.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Сьогодні основними країнами відправниками через Закарпаття є Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія та Австрія. А серед країн-одержувачів – Росія, Румунія, Польща, Білорусь, Молдова та Німеччина. Тому члени Асоціації "Європейський союз транспортників України" у межах проекту ініціюють створення на українському кордоні з Євросоюзом товарної біржі, як ефективного інструменту в забезпеченні зовнішньоторговельних операцій між країнами Євросоюзу та СНД.

Вищевикладені новації дозволять Україні зміцнити ключову роль у системі транзиту через МТК-5 та будуть сприяти зросту транзитних перевезень по лінії "схід-захід", стимулюючи економіку України та всіх країн-учасниць цього важливого міжнародного транспортного коридору.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бакаєв О.О. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на

Анотація. В статті рассмотрены факторы, которые негативно влияют на работу МТК №5 и даны практические рекомендации по их устранению.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транзитные перевозки, повышение конкурентоспособности.

Summary. The article deals with the factors that negatively affect the operation of ITC № 5, and practical recommendations for overcoming them.

Keywords: international transport corridors, transit, increase competitiveness.

шляху інтеграції у світову економічну систему [Електронний ресурс] / О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко // Режим доступу: http://www.niurr.gov.ua/ukr/publishing/panorama4_2000/.

2. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новікова. – К. : НІПМБ, 2003. – 494 с.

3. Пашенко Ю.Є. Оцінка можливостей залучення додаткових транзитних вантажопотоків через Україну / Ю.Є. Пашенко // Залізничний транспорт України. – 2007. – №5. – С.33-36.

4. Смолин Е.В. Оценка конкурентоспособности железнодорожной инфраструктуры при формировании международных транспортных коридоров / Е.В. Смолин. – М. : ГУУ, 2001. – 23с.

5. Толстова А.В. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК в умовах трансформації транспортної політики ЄС / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – №24. – С.39-41.

6. Толстова А.В. Розвиток НТПл транспортної галузі, як фактор підвищення конкурентоспроможності українських МТК / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №25. – С.85-89.

7. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 170 с.

8. Дергачев В.А. Геоэкономическая трансформация международных транспортных коридоров / В.А. Дергачев, Е.А. Черничко. – Одесса : Феникс, 2007. – 131 с.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Маковоз О.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.