

УДК 338.49:656.2

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Лунина Т.А., к.э.н., доцент (СГУПС)

Железнодорожные магистрали Российской Федерации имеют большое значение в контексте формирования и развития международных транспортных коридоров и активизации интеграционных связей в условиях глобализации экономики. Железные дороги имеют достаточно большие возможности для осуществления необходимых объемов перевозок, а с учетом резерва пропускной и провозной способности, есть реальные предпосылки существенного увеличения грузо-пассажирского потока.

Решение вопросов интеграции Российских железных дорог к мировым транспортным коридорам предполагает комплекс мероприятий по модернизации, а в ряде случаев, и строительства отдельных участков железных дорог и транспортной инфраструктуры в соответствии к международным стандартам, где первостепенную роль имеют вопросы усовершенствования методов и форм эксплуатации подвижного состава. Отмеченное предполагает привлечение дополнительных материальных и финансовых ресурсов, включая кредиты Федерального правительства, а также стран СНГ, западных партнеров, Японии, Китая, Южной Кореи и других государств. Для повышения качества международных перевозок необходимым является развитие соответствующей транспортной инфраструктуры западноевропейского и мирового стандартов в рамках зоны экономического сотрудничества.

Опоздание касательно развития инфраструктуры международного стандарта на железных дорогах Российской Федерации может привести к тому, что часть предполагаемого потока грузов и пассажиров переключится на параллельные пути, которые проходят вне территории Российской Федерации, Украины, Белоруссии и Казахстана. В результате может произойти существенное сокращение достигнутого, приемлемого для стран СНГ международного рынка транспортных услуг, которые реально могут обеспечить транзитные и экспортно-импортные потоки.

На территории Российской Федерации и Украины объектами международной транспортной инфраструктуры Паневропейские коридоры №1,2,9, транспортная инфраструктура Балтийского, Баринцевого и Евроарктического регионов и зоны Черноморского экономического сотрудничества.

Приведенные объекты являются элементами интермодальной транспортной евроазиатской системы, которая состоит из портовой, внутренней водной, железнодорожной, автодорожной и комбинированной транспортной инфраструктуры; различных вспомогательных сооружений (складов, грузовых терминалов, сервисных пунктов, приграничных переходов, подъездных путей, оборудования для управления движением и т.д.).

Имеющий место опыт исследования возможностей транспортных коридоров в европейском регионе является чрезвычайно полезным при выборе ореала функционирования коридора Восток-Запад и обеспечение его соответствующей инфраструктурой.

УДК 656.2.022.816.006.03

ФОРМИРОВАНИЕ ДОЛГОВРЕМЕННОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ УКРАИНЫ

*Маковоз Е.В., к.э.н., доцент(УкрГАЗТ),
Кучерявенко Е.Н., студент,*

Лютый Д.В., студент (ХНУ им. В.Н. Каразина)

По мнению специалистов, в Украине имеются необходимые стартовые условия для формирования современной системы транспортных коммуникаций, которая соответствовала бы европейским стандартам. К ним прежде всего относятся:

- 1) необходимость коренного технического переоснащения отрасли и существенных организационных изменений во всех видах транспорта;
- 2) достаточная ресурсная база и уровень развития техники и технологий;
- 3) наличие квалифицированного трудового потенциала и передовых научно-технических разработок;
- 4) выгодные природно-климатические и географические характеристики территории;
- 5) наличие конкурентоспособных научно-технических проектов, прошедших соответствующую экспертизу и готовых к реализации;
- 6) заинтересованность зарубежных инвесторов в размещении капиталов в Украине;
- 7) устойчивая тенденция к признанию Украины мировым сообществом как европейского государства, с которым желательно иметь стабильные деловые отношения на широкой и долгосрочной основе и которое в перспективе будет оказывать серьезное влияние на ключевые проблемы европейской политики;
- 8) наличие утвержденной концепции создания и функционирования в Украине национальной сети

международных транспортных коридоров.

Ощутимое влияние на формирование долговременной стратегии развития транспортных коммуникаций Украины должно оказывать выгодное геостратегическое расположение ее территории, через которую традиционно пролегают давние торговые пути между Востоком и Западом, Югом и Севером. В указанной концепции создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров на территории Украины выделены следующие транспортные коридоры: № 3 — Берлин (с ответвлением на Дрезден) — Вроцлав — Львов — Киев; № 5 — Триест — Любляна — Будапешт (с ответвлением на Братиславу) — Львов; № 7 — Дунайский (водный); № 9 — Хельсинки — Санкт-Петербург — Минск (с ответвлением на Москву) — Киев — Кишинев (с ответвлением на Одессу) — Димитровград. Наличие на территории Украины международных транспортных коридоров налагает свой отпечаток на функционирование всей сети транспортных коммуникаций государства. В частности, оно обязывает ее работать в слаженном, синхронном режиме, с большей ответственностью относительно соблюдения графиков работы и доставки грузов в узловые точки, будет постепенно и неуклонно вынуждать всю транспортную систему работать в режиме и на уровне функционирования международных транспортных коридоров, то есть на европейском уровне. Это означает, что уровень техники, технологии, организации, нормативно-правового обеспечения должен быть соответствующим европейскому.

УДК 656.61-027.1

ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

Машканцева С. А., к.э.н., доцент (ОНМА)

На морском транспорте развитие производственного потенциала направлено по линии эффективного воздействия на производственный процесс. Это условие предопределяет задачи грузовладельцев при подготовке товарной массы к транспортировке. Однако, несмотря на развитие логистических товаропроводящих систем, не решена в окончательном виде проблема взаимосвязи интересов всех участников транспортного процесса.

Интеграционные процессы оказывают влияние и на принципы развития локальных и общемировых транспортных систем. При этом отдельные национальные транспортные подразделения вследствие развития

транспортных коридоров и усиление принципа транзитности в обеспечении эффективной доставки грузов становятся объектом инвестиционной привлекательности. Так коридор Север-Юг, обеспечивающий ускорение обслуживания грузопотоков из региона балтийского моря в Эгейское, становится центром внимания не только украинских инвесторов, но главным образом международных.

Морской участок может рассматриваться в качестве одной из задач развития торгового флота Украины. Для этого имеется ряд условий, среди которых расширение роли в международном разделении труда и наличие достаточно мощной отечественной судостроительной базы. Одним из ограничивающих условий является определенное противодействие конкурентов на фрахтовом рынке, а также отсутствие научных разработок, нацеленных на формирование эффективного транспортного потенциала, способного устойчиво функционировать в системе глобализации и интеграции транспортного обслуживания.

Экономический цикл 1998 – 2010 годов свидетельствует о наличии непредвиденных факторов изменения условий состояния рынка морской торговли и судостроения. Так на рынке продажи и аренды судов Черноморского региона спрос оставался неустойчивым, несмотря на увеличение количества предложений. Одной из причин следует рассматривать отсутствие достаточных инвестиционных средств у потенциальных судовладельцев. В то же время ряд судовладельцев в период нарастания кризиса оказалась на грани банкротства и прекращения функциональной деятельности. Важнейшим фактором такой ситуации оказалась несбалансированность между качеством и ценой судов, необходимых для конкурентной устойчивости, и фактическими технико-экономическими параметрами судов, которые находились в эксплуатации.

Потребности прироста капитальных вложений, дефицитность источников финансирования инвестиционной деятельности предприятий морского транспорта, достаточно высокая степень риска эффективной реализации инвестиционной программы, изменяющаяся конъюнктура фрахтового рынка объективно обуславливают необходимость совершенствования планирования развития транспортного комплекса в целом и разработки мероприятий по обеспечению эффективности использования транспортного потенциала.

С переходом мирового судоходства на принципиально новые подходы к финансированию развития флота судоходных