

найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала при тому, що у сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК.

В Україні – транзитній державі – не повністю використовуються потенційні можливості, – лише на 70%. МТК, котрі проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту.

Тому, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу.

УДК 330.101.541(93):656.025.4

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ («МАГИСТРАЛИ ЭЙЗЕНХАУЭРА»)

Каменева Н.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

О важности создания, развития, поддержке международных транспортных коридоров написано очень много: «В условиях глобализации и регионализации международных отношений важнейшими направлениями транспортной политики государства является поиск оптимального сочетания между формированием коммуникационного каркаса, обеспечивающего межрегиональные потоки материальных и людских ресурсов, и международных транспортных коридоров, создающих фундамент успешной мирохозяйственной интеграции, доступность к важнейшим мировым рынкам, и позволяющим эффективно конвертировать транзитные функции государства. В конечном итоге решение этой задачи обеспечивает не только

ускоренный оборот капитала и экономический рост, но и является гарантией национальной безопасности государства.» (1)

Кроме указанных аргументов, с нашей точки зрения, следует учитывать так же демонстрационный эффект современных транспортных коммуникаций, подвижного состава и пр., макроэкономический мультипликативный эффект от реализации проекта МТК. Показательным является эффект от реализации крупнейшего транспортного проекта США – строительство «магистралей Эйзенхауэра».

Строительство федеральной дорожной системы обернулось потрясающим успехом. Хотя сегодня сеть Interstate- это лишь 1% длины всех американских скоростных автотрасс, на ней сосредоточено 23% всего автомобильного движения страны. Строительство сети тут же сказалось на экономике, поскольку были созданы сотни тысяч новых рабочих мест, возникли десятки тысяч точек обслуживания автомобилистов: рестораны, мотели, автозаправки, магазинчики и т.д.

К 40-летней годовщине начала проекта несколько федеральных экономических комиссий попытались подсчитать макроэкономический эффект от его реализации. Сильнее всего он проявился через несколько лет после ввода дорог в строй.

Во-первых, новые автотрассы резко снизили издержки товаропроизводителей. По оценкам министерства транспорта США, перевозка груза по системе Interstate обходится на 17% дешевле, чем по другим дорогам, - на счет новых магистралей можно отнести четверть роста производительности труда в американской экономике. Во-вторых, система Interstate сделала население более мобильным, облегчила покупателям поиск выгодных предложений, а это усилило конкуренцию в розничной торговле и снизило цены. Вблизи автотрассы Interstate товары дешевле на 23%.

И самое главное: новая дорожная система создала в раздробленной доселе американской экономике единый рынок. В магазинах восточного побережья появились скоропортящиеся продукты, которые до этого доставлять было нельзя, фермеры смогли продавать товары по всему своему штату, велосипеды, произведенные мелкой мастерской где-нибудь в Арканзасе, уже через сутки могли продаваться в магазинах Нью-Йорка, Лос-Анджелеса, Майами. Недаром именно в этот период возникли наиболее мощные ресторанные и розничные сети вроде McDonalds или Wall-Mart, которые присутствуют сегодня повсеместно.

Резко сократилось число аварий на дорогах. Если в 1956 году на каждый миллион миль пути приходилось 6,28 смертей от ДТП, то к 1974-му их было уже 3,57. А в системе Interstate их еще меньше-1,55. Безопасность Interstate обеспечивает экономию в \$17 млрд. в год - такой ущерб нанесли бы аварии, которых удастся избежать благодаря высокому качеству федеральных дорог.

Выводы "юбилейных" комиссий таковы: сеть скоростных дорог дала стране более \$2,1 трлн. выгоды за счет повышения эффективности производства, снижения розничных цен и уменьшения аварийности. Другими словами, магистрали Эйзенхауэра окупили инвестиции в \$129 млрд. более чем в 16 раз.

Подобные аналогии, с нашей точки зрения, вполне уместны и являются еще одним важным аргументом в вопросах анализа проблем МТК в Украине.

УДК 656.821:656.2

МІЖТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА ЯК ОСНОВА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Вигідне геополітичне положення України, розташованої на перехресті торговельних шляхів між Європою і Азією повинно сприяти розвитку України як транзитної держави.

Територією України проходять чотири із десяти Критських міжнародних транспортних коридорів №3, №5, №7, №9, три з яких залізничні.

Одним з найважливіших факторів підвищення роботи транспортного комплексу України є удосконалення взаємодії усіх видів транспорту нашої країни. На жаль, сьогодні в Україні, немає органу який би здійснював оперативне регулювання перевезень вантажів у єдиній транспортній системі країни. Оперативне управління процесом перевезень розділене по видам транспорту які приймають участь у перевізному ланцюгу.

Виходячи з необхідності вирішення проблеми взаємодії усіх учасників перевізного процесу та забезпечення безперешкодного пропуску вантажів через стикові пункти транспортних вузлів, автор пропонує створення міжтранспортної логістичної системи у складі ПАТ „Укрзалізниця”.

Така система повинна буди створена по вертикально-централізованому принципу: головний логістичний центр – регіональні логістичні центри – районі логістичні центри транспортних вузлів.

Це дозволить організувати якісне перевезення вантажів найменшими витратами та оптимальним прибутком для усіх учасників транспортного процесу.

Основними цілями створення міжтранспортної логістичної системи управління вантажопотоками є:

- забезпечення безперешкодного проходження через стикові пункти транспортних вузлів;

- оптимізація процесу перевезень за участю декількох видів транспорту;

- прискорення просування зовнішньоторговельних вантажів;

- максимальне використання та створення умов найбільш повного використання існуючих можливостей усіх видів транспорту;

- залучення додаткових вантажопотоків у діяльність міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України.

Діяльність міжтранспортної логістичної системи повинна будуватись на наступних принципах:

- вивчення ринків виробництва і збуту продукції (як в Україні так і за кордоном) залучення вантажів в українську транспортну систему;

- створення логістичного ланцюга від виробника до споживача за участю усіх видів транспорту і допоміжних організацій;

- реалізація логістичного ланцюга – управління процесом транспортування та відповідальність за збереження вантажів на всьому шляху пересування.

Створення міжтранспортної логістичної системи повинно дозволити: значно скоротити час на перевантаження вантажів з суміжних видів транспорту та оброблення відповідної документації, раціонально використовувати існуючі потужності інфраструктури усіх видів транспорту, збільшити перелік послуг, скоротити час на митні, сертифікаційні процедури, підвищити конкурентоспроможність та прибутковість транспортно-складського комплексу України.

УДК 656.212

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ УНІВЕРСАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСЬКИХ КОМПЛЕКСІВ

Кришталюк Н.О., асистент (ДонІЗТ)

Великий спектр вантажів, що перевантажується в транспортних вузлах при взаємодії різних видів транспорту, потребує нового підходу в організації вантажних операцій на основі екологічно чистих технологій. Створення універсальних транспортно-складських комплексів (УТСК) - є однією з основних задач модернізації транспортних вузлів.

Важливим аспектом впровадження УТСК - є розвантаження автомагістралей від вантажного автомобільного транспорту, так як комплекс буде знаходитись за межами міста. Це дозволить зменшити витрати на експлуатацію та ремонт автодоріг, негативний вплив на навколишнє середовище.