

Транспортно-логістичні кластери відносяться до однієї з трьох категорій:

- портові;
- прикордонні;
- територіальні.

Портові ТЛК формуються на основі морських портів або колоній портів. Портові ТЛК, внаслідок маргінальної ролі морських пасажирських перевезень (туристичних), позиціоновані у вантажному секторі. При цьому пасажирські морські порти можуть бути складовими частинами портових ТЛК. Річкові порти, внаслідок загального зниження ролі внутрішніх водних шляхів і річкового транспорту, в наш час не є основою для формування ТЛК, але можуть бути важливою складовою частиною територіальних ТЛК. Виняток становлять порти, розташовані на внутрішніх водних шляхах, але доступні для морських суден, що функціонально є морськими портами.

Прикордонні ТЛК формуються на основі транспортних вузлів на перетинах великих міжнародних транспортних коридорів з державними кордонами. Прикордонні ТЛК мають вантажну спеціалізацію.

Регіональні ТЛК формуються на основі транспортних систем середніх і великих міст, а також міських агломерацій. В територіальних ТЛК присутні пасажирський та вантажний сектори. Частково два сектори функціонують на загальній інфраструктурі, в той же час кожен сектор має спеціалізовану інфраструктуру.

Прикордонні і регіональні ТЛК можуть бути об'єднані в категорію внутрішньоконтинентальних ТЛК.

Специфіка транспортно-логістичного кластера полягає в тому, що діяльність підприємств, що входять до нього прямо пов'язана з підприємствами інших кластерів.

Метою формування логістичного кластеру є залучення конкурентних переваг певній території за допомогою спільного використання взаємозалежними видами діяльності спільних ресурсів, спрощення доступу до інноваційних технологій, мобілізації матеріальних та нематеріальних активів і зниження трансакційних витрат взаємодії за рахунок збільшення довіри між учасниками.

УДК 338.47:656.2 (498)

ДОСВІД РУМУНІЇ У РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ВЛАСНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Чуприна Ю.Ю., асистент (УкрДАЗТ)

Загальновідомо, що сучасна і стійка транспортна інфраструктура є «двигуном» розвитку національних економік, що сприяють таким чином розвитку економічних дій, підвищенню

конкурентоспроможності та інтеграції національних економік у світову економіку. Цікавим є досвід нашого сусіда – Румунії в організації й використанні потенціалу наявних транспортних коридорів.

Потенціал Румунії щодо полегшення євроазійських перевезень в принципі забезпечений вигодами конкурентоспроможності, а саме з'єднанням національної мережі транспортної інфраструктури, автодоріг, залізничних та внутрішніх водних шляхів і не в останню чергу морської транспортної інфраструктури з трансєвропейськими транспортними мережами ТЕК-Т. Таким чином, завдяки своєму географічно вигідному положенню Румунія являє собою одну з вузлових точок, через яку може забезпечуватися зв'язок між державами Європейського Союзу з одного боку і державами, які є Сторонами Основної Угоди, з іншого боку, за допомогою транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА), який стикується на території Румунії.

Сьогодні Румунія активним чином проводить політику доступності для комерційних і економічних зв'язків зі своїми сусідами – державами-членами Європейського Союзу та державами Чорноморського басейну. Тому є важливим, щоб своя транспортна мережа відповідала стандартам, які б відповідали ефективним потребам перевезень. У цьому контексті уряд країни отримав підтримку міжнародних фінансових інститутів і Європейської Комісії з фінансування проектів в галузі транспорту, які пропонують сприяти інтенсифікації докладених зусиль до теперішнього часу з цілю ефективності роботи транспортного сектору, одночасно з адаптуванням його до нових потреб, обумовлених ринковою економікою та інтеграцією в Європейський Союз. Головні проекти з інфраструктури із зовнішнім фінансуванням для регіону:

- реабілітація залізниці Бухарест - Констанца - проект, фінансований Японським Банком Міжнародної Співпраці та Європейською Комісією;
- будівництво автодороги Бухарест - Констанца - проект, фінансований Інвестиційним Європейським Банком;
- будівництво обвідної автодороги в місті Констанца;
- будівництво терміналу для барж в порту Констанца - проект, фінансований Європейським Банком Реконструкції та Розвитку;
- проект покращення навігаційних умов по річці Дунай.

Всі ці проекти співфінансуються урядом Румунії.

Значення, яке надає уряд Румунії розвитку Загальноєвропейського транспортного коридору № 4, випливає з численних проектів, які цілком покривають ділянку на території Румунії. На даному етапі на всіх секторах (у тому числі автодорожньому та залізничному) було вжито заходів щодо прискорення здійснення проектів, які знаходяться на різних етапах підготовки і виконанні.

Проектами, які знаходяться на стадії імплементації є: Кільце Арад і Арад - Тімішуоара - на рівні автодорожньої магістралі; автодорожня магістраль Діва - Орештіє; обхідний варіант міста Сібіу; обхідний варіант міста Пітешть і автодорожня магістраль ділянок Дrajна - Фетешті і Фетешті - Чорнавода.

У тому, що стосується залізничної складової, проектами, що знаходяться на стадії імплементації, є: реабілітація залізничної лінії Бухарест Північ - Беняса, Фетешті - Констанца; реабілітація залізничної лінії Бухарест - Беняса, Фундуля - Фетешті та реабілітація залізничної лінії Кемпіна - Передял.

На даному етапі автодорожня складова цього коридору завершена на ділянці Бухарест - Дrajна (97,3 км), а на залізничній складовій завершено ділянку Бухарест - Кемпіна (90 км).

Враховуючи той факт, що 47% судноплавної ділянки річки Дунай належить Румунії та, що цей внутрішній навігаційний шлях не використано на рівні його можливостей, Міністерство Транспорту, Будівництва та Туризму надає особливого значення розвитку ділянки на Загальноєвропейській транспортному коридорі - Дунаю, який проходить по території Румунії. У цьому зв'язку, проекти знаходяться на стадії реалізації і ті, які будуть впроваджені в найближчому майбутньому і будуть сприяти розвитку вантажного і пасажирського річкового трафіку по річці Дунай і в порту Констанца. Ці проекти передбачають, в першу чергу, модернізацію та розвиток інфраструктури, підвищення рівня безпеки трафіку і захист навколишнього середовища.

З метою модернізації та розвитку інфраструктури коридору № 7 були виявлені проекти, які мають на меті поліпшення навігаційних умов на ділянці Келераші - Бреїла і на румунсько - болгарській ділянці річки Дунай, проект передбачений у Додатку № 2 Розв'язки 884/2004/ЕС по Керівним принципам для трансєвропейських транспортних мереж, як один з проектів осі № 18.

У тому, що стосується підвищення рівня безпеки трафіку по річці Дунай, можна відзначити той факт, що в 2005 році Європейський Союз затвердив Директиву К18 щодо впровадження на внутрішніх водних шляхах однієї з унітарних систем для стеження за трафіком річкових суден. У дусі положення цієї Директиви у 2005 році в Румунії почалося здійснення проекту по стеженню та управлінню трафіком на румунській ділянці річки Дунай, який був завершений у червні 2006 році. Так само будуть реалізовані системи вимірювання для топогідрографічних вимірювань і з сигналізації на румунській ділянці річки Дунай.

Відомий той факт, що в теперішній час Європейський Союз надає особливого значення розвитку концепції «Морських магістралей», введеної Рішенням № 884/2004/ЕС. У теж час в Доповіді Групи високого рівня щодо розширення головних

трансєвропейських шляхів на сусідні країни та регіони, опублікованому в листопаді 2005 році, було визначено п'ять основних транспортних шляхів, а «Морські магістралі» є одним з пріоритетних шляхів поряд з Північним, Центральним, Південно-Східним і Південно-західним транспортними коридорами.

Для Румунії введення концепції - «Південної Морської магістралі - Західної Європи» (Захід Середземного моря, зв'язуючий Іспанію, Францію, і Італію, включаючи Мальту зі зв'язками морських магістралей Південно-східної Європи, а також Чорного моря) буде сприяти створенню нової системи мультимодального транспорту, який включає і частину морського транспорту в області Чорного моря.

Таким чином, є необхідним використовувати цю можливість. Порт Констанца має можливість стати центром зв'язку Чорного моря з логістичним ланцюгом з перевезень, які створюються в рамках Південно Морської магістралі - Західної Європи.

УДК 65.012.34

ЛОГІСТИКА ТА ТРАНСПОРТНІ ВИДАТКИ

Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент(УкрДАЗТ)

Основними задачами транспортної логістики є:

- забезпечення своєчасної доставки вантажів;
- мінімізація витрат на перевезення;
- застосування найбільш оптимальних маршрутів перевезень;
- добірка експедиторів;
- вибір транспортної компанії;
- планування доставки вантажу;
- оформлення всієї документації на вантажоперевезення;
- оформлення митної документації;
- зберігання вантажів на складах;
- забезпечення навантаження-розвантаження вантажу;
- узгодження всіх питань, як з відправником вантажу, так і вантажоодержувачем.

Транспортна логістика складається з ряду логістичних операцій, а саме: експедирування, упакування, вантажопереробка, страхування ризиків, складування, митне оформлення й т.д. Логістика в сфері вантажоперевезень дозволяє щонайкраще оптимізувати всі процеси по доставці вантажів, доставити вантажі якнайшвидше в призначений пункт призначення й, крім того, постаратися мінімізувати видатки по доставці й пов'язані з доставкою вантажу ризики.

Оптимізація видатків є головним принципом транспортної логістики. Досягається цей принцип за рахунок економії витрат шляхом використання