

УДК 656.225

**АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ,
ЯК ЗАСІБ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ****Найш Н.М., Аксьонов М.В., Івченко Ж.М.****ANALYSIS OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS,
AS A WAY OF ECONOMIC INTEGRATION OF UKRAINE****Naish N., Aksenov N., Ivchenko J.**

У статті здійснено аналіз стану контейнерної системи, вітчизняний і закордонний досвід розвитку контейнерних перевезень. Так само проведено аналіз створення мережі транспортних коридорів, який показує, що напрямком коридорів залежить від розташування міжнародних ринків збуту й споживання, розвитку нових економічних зон. Розглядаються питання переходу на більш економічні і прогресивні технології формування та пропуску контейнерних потоків, які відповідають вимогам ринку. Виділені постійні коридори для пропуску контейнерних поїздів, які передбачають створення умов для його руху з максимальною дільничною швидкістю. Маршрутизація перевезень, особливо відправника, є одним з вирішальних засобів скорочення простою вагонів з контейнерами на технічних станціях і прискорення їх обороту. Участь України в міжнародному транспортному ринку, складовою частиною якого є транспортні коридори, дає підставу здійснювати в їхніх межах контейнерні перевезення. Щоб не залишитися на узбіччі міжнародних транспортних шляхів, Україні необхідно нарощувати свій потенціал щодо перевезення і переробки контейнерів.

Ключові слова: Контейнер, транспортні коридори, вантажно-розвантажувальні роботи, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Розвиток економічних зв'язків сприяє налагодженню транспортних потоків між центрами економічної активності; пред'явленню якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень. Обсяги зовнішньої торгівлі країн Східної та Південно-Східної Азії з Європою мають стабільну тенденцію до зростання. Географічне положення України дає значний потенціал як транзитній державі, де перетинаються вантажопотоки, як на сухопутних кордонах з європейськими країнами, так і в морських портах Чорного і Азовського морів [1].

В даний час на європейському рівні посилюється розуміння необхідності змін у залізничному секторі. До відмови від монопольного становища спонукають все більш активні нарікання на рівень обслуговування і структуру надаваних послуг, як у вантажних, так і пасажирських перевезеннях. Залізничні адміністрації змушені шукати шляхи підвищення привабливості цього виду транспорту [2].

Все це регламентує створення міжнародних транспортних коридорів (МТК), які покликані забезпечувати узгоджений розвиток інфраструктури транспортних мереж в країнах, через які вони проходять, а також держав, що межують з ними [3].

Укрзалізницею проведено комплексні роботи з дослідження ділянок, які входять в міжнародні транспортні коридори, з метою визначення обсягів інвестицій для розвитку їх інфраструктури. Дослідження щодо вибору оптимальних параметрів розвитку інфраструктури існуючої залізничної мережі для збільшення швидкості руху поїздів до 140 км/год показали, що вартість тільки капітального та середнього ремонтів верхньої будови колії по третьому коридору становить 55,6 млн. дол США, по 5-му коридору - 124,4 млн. дол США, по 9-му коридору - 100,5 млн. дол США. [4, 5].

При подальшому розвитку залізничного транспорту України повинен враховуватися той факт, що з появою Директив ЄС, які регулюють роботу залізничного транспорту, всі важливі компетенції у вирішенні стратегічних питань перенесені у сферу політичних рішень. Головним інструментом Європейського Співтовариства у справі забезпечення вільного руху товарів є введення спільного внутрішнього тарифу. Норми, які регулюють Єдиний митний тариф, випробували значні зміни [6].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз тенденцій переробки контейнерів у портах світу за останні три десятиліття (показник переробки являє собою суму кількості завантажених контейнерів на судно і вивантажених з судна, як порожніх, так і завантажених), показує, що протягом останніх 30 років переробка контейнерів у портах зростала в середньому в 1,6 рази кожні п'ять років. Простежується тенденція збереження таких темпів. Існує тенденція концентрації обробки контейнерів у спеціалізованих портах і контейнерних терміналах [7].

Проблеми створення системи організації вантажо-і контейнеропотоків, складання планів перевезень, розробки плану формування вантажних поїздів роз-

глянуті в роботах В.М. Акулінічева, Є.В. Архангельського, К.А. Бернгарда, А.Ф. Бородіна, В.К. Буянової, В.К. Частки, М.Д. Гловайського, Г.І.Нечаєва, В.Т. Осипова, А.П. Петрова.

Нова економічна середина, в якій тепер вирішуються проблеми управління контейнерними потоками, зумовила розробку і використання теорії логістики. У роботах Г. Пфоля, Р. Юнеміна, Й. Челені а пізніше в роботах А.А. Смехова, Л.Б. Мірогіна, В.І. Сергеева, А.І. Воркута, В.К. Губенко розроблені загальні теоретичні положення логістики, які в цьому дослідженні стали вихідними для аналізу логістичних активностей і розробки логістичного ланцюга контейнерних перевезень.

Матеріали і результати дослідження. Контейнерну транспортну систему характеризує: комплексний розвиток технічних засобів, що представляють сукупність таких елементів як: контейнери, рухомий склад усіх видів транспорту, засобу механізації вантажно-розвантажувальних робіт; система планування перевезень у контейнерах; єдина технологія виконання транспортно-експедиційних операцій, у тому числі вантажно-розвантажувальних і інших допоміжних робіт, що поєднує роботу всіх служб на стиках різних видів транспорту, а також транспорту й клієнтури; раціональна організація контейнеропотоків з урахуванням прискореного просування вагонів, залізничних поїздів, автопоїздів, спеціалізованих морських і річкових судів на всіх видах транспорту й у змішаних повідомленнях, а також швидкої передачі з одного виду транспорту на інший; регулювання парків порожніх контейнерів, і спеціалізованого рухомого состава й забезпечення швидкої їхньої доставки в райони навантаження; єдине комерційно-правове регулювання контейнерних перевезень вантажів (єдині правила перевезень із урахуванням специфіки видів транспорту, технічні умови навантаження кріплення вантажів, контейнерів на транспортних засобах, системи обігу парку контейнерів, уніфікація вантажних документів); єдине економічне регулювання перевезень у контейнерах на всіх видах транспорту (узгодження тарифів на контейнерні перевезення по видах транспорту, створення, де це можливо й доцільно, єдиних тарифів для наскрізної доставки вантажів декількома видами транспорту, уніфікація зборів за допоміжні послуги на всіх видах транспорту, методика прогнозування й поточного планування обсягів перевезень вантажів у контейнерах, уніфікація обліку, звітності й розрахунків по перевезеннях); єдина система економічних і експлуатаційних показників, що характеризує забезпеченість потреб у перевезеннях, використання технічних засобів системи, ефективність усього перевізного процесу з виділенням вирішальних його елементів; формування номенклатури вантажів для перевезення в контейнерах, розробка оптимальної оптовості відправлень цих вантажів з урахуванням запитів споживачів продукції й кращого використання транспортних засобів; система оперативного керування контейнерними перевезеннями у внутрішніх і зовнішніх повідомленнях, на окремих видах транспорту і їх підрозділах, у стикових пунктах різних видів транс-

порту, а також транспорту й клієнтури. Усі ці елементи розвитку й поточної організації перевезень повинні бути взаємопогоджені в напрямку забезпечення єдності й безперервності перевізного процесу в кількісному і якісному відношенні по певних економічних і експлуатаційних показниках.

У повний комплекс технічних засобів контейнерної транспортної системи входять:

- універсальні й спеціалізовані – групові й індивідуальні контейнери різних типів і розмірів (по вантажопідйомності й габаритам);

- спеціалізовані або пристосовані для перевезення контейнерів транспортні засоби – типові й спеціалізовані вагони, автомобілі, автотягачі й автонапівпричепи, морські й річкові судна, спеціалізовані й неспеціалізовані для перевезення контейнерів, а також літаки й вертольоти;

- засобу механізації завантаження, розвантаження й перевантаження контейнерів – крани, важкі автонавантажувачі й автомобілі-самонавантажувачі, легкі й високманеврені авто-і електронавантажувачі й інше підйомно-транспортне встаткування, використовуване на стиках різних видів транспорту – контейнерних пунктах, спеціалізованих станціях, причалах і терміналах для переробки контейнерів, а також на промислових підприємствах; засобу інформації, зв'язки, обробки оперативної документації звітності й автоматизованого планування й керування.

Універсальні контейнери діляться на два типи: уніфіковані й неуніфіковані. Параметри, розміри й конструкція уніфікованих контейнерів дозволяють використовувати їх на всіх видах транспорту в прямому й змішаному повідомленнях, а також для міжнародних перевезень. Уніфіковані контейнери типорозмірів 1А, 1С і 1Д (великотоннажні) прийняті в якості основних для створюваної в рамках СНД контейнерної транспортної системи. Вони розраховані на використання, як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученнях. Середньотоннажні уніфіковані контейнери масою бруто 5 і 3 т використовують у внутрішніх, переважно сухопутних і частково в змішаних залізнично-водних сполученнях. З них УУК-5У і УУК-5 мають однакову масу бруто 5 т. При цьому розміри контейнерів УУК-5В (посиленої конструкції) однакові з контейнерами масою бруто 3 т. Універсальні неуніфіковані контейнери двох типорозмірів – масою бруто 1,25 т (АУК-1,25) і 0,625 т (АУК - 0,625) – призначені для прямих перевезень на автомобільному транспорті.

В оперативній роботі зарубіжні залізниці та контейнерні компанії тісно взаємодіють один з одним, координуючи свою діяльність для забезпечення високої якості транспортного обслуговування користувачів послугами контейнерних перевезень. Результати їхньої комерційної діяльності суворо розмежовані, і безпосередній вплив залізниць на контейнерні компанії здійснюється через національний орган управління або в рамках прав засновників акціонерних товариств.

Єдиного рішення з організації та управління контейнерними перевезеннями на залізницях Європи та США немає. Наприклад, Італійські державні залізниці

все змішані перевезення виділили в окрему дочірню компанію «Італконтейнер». У рамках Національного товариства французьких залізниць (НОФЖД) утворені дві дочірні компанії зі змішаних перевезень.

На Австрійських федеральних залізницях створена дочірня компанія «Комбікарго», і крім цієї, залізниці є вкладниками в Австрійській компанії з комбінованих перевезень ОКОМБІ. Всі європейські залізниці є акціонерами компанії за міжнародними змішаним перевезенням «Інтерконтейнер-Інтерфріго».

У Німеччині значні обсяги комбінованих перевезень виконуються компанією Transfracht International (TFI), яка є дочірнім підприємством АТ «Німецькі федеральні залізниці». На закордонних залізницях контейнерні перевезення не перебувають у віданні залізничних адміністрацій, а виділені в самостійний вид транспортної діяльності. Контейнерні компанії в основному організуються у формі дочірніх підприємств, яким в управлінні передаються термінали, контейнерний парк, а на ряді залізниць і спеціалізований рухомий склад.

Діяльність контейнерних компаній як незалежних суб'єктів на ринку транспортних послуг цілком відділена від діяльності перевізника. Організаційно-правовий статус таких компаній визначається формою власності їх засновників. Майно контейнерним компаніям може передаватися безоплатно або на правах оренди. У ряді випадків контейнерні компанії орендують рухомий склад та інші види транспортного обладнання разом з взаємодіючими з ними експедиторськими компаніями. Інтереси контейнерних компаній і залізниць цілком збігаються, що сприяє їх успішній діяльності з продажу послуг та повному задоволенню вимог відправників та одержувачів вантажів.

В даний час контейнеризація вантажів у світі сягає приблизно 55 %, тобто із загального обсягу контейнеропригодних вантажів більше половини перевозиться в контейнерах. Найбільш висока динаміка розвитку контейнерних перевезень припадає на останні 15 років. У цей період обсяг перероблених контейнерів у портах світу в середній зростає на 8-10 % на рік.

У середині 2000 діючий парк «морських контейнерів» становив 14,3 млн. TEU (як належать судовласникам, так і орендовані), що в два рази перевищувала кількість контейнерів у 1990 році. До 2005 контейнерний парк виріс до 21 млн. TEU. Обороти кожного TEU в навантаженому стані у 2000 р. дорівнює, як і в 1999 році, 3,7 на рік. Всього в світі в рік виробляється 1,6 млн. TEU, в т.ч. в Китаї 1,3 млн. контейнерів.

Доцільно виділити наступні аспекти:

- Високі темпи розвитку світової торгівлі і, особливо, готовою продукцією, прагнення знизити її собівартість, транспортну складову в кінцевій ціні товару, об'єктивно змушували створювати і впроваджувати нові перевізні технології. Цим пояснюється розвиток контейнерних перевезень, створення нових типів контейнерів, які б за своїми технологічними параметрами задовольняли попит вантажовідправника, спеціалізованих судів, спеціальної переробки вантажів та ін

- Контейнерні перевезення в світі отримали стрімкий розвиток між тими регіонами, в яких або відзначався значне зростання виробництва готової продукції (контейнеропригодних вантажів), наприклад, Китай, країни Південно-Східної Азії, або зростало споживання таких товарів - європейські країни, США.
- У багатьох країнах світу (наприклад, в КНР, в Республіці Корея, в транзитних країнах Близького Сходу та ін) розвитку контейнерного бізнесу велику увагу було приділено з боку держави. У першу чергу це стосується створення відповідної законодавчо-правової бази, сприятливого інвестиційного та ділового клімату для компаній, задіяних в даному бізнесі.
- В даний час спостерігається процес формування великих вузлових портів здатних приймати величезні контейнеропотоки, переробляти їх і потім перенаправляти контейнерні вантажі в субрегіони дрібнішими партіями. Багато в чому це пояснюється і розвитком будівництва великотоннажних суден-контейнеровозів, здатних доставляти за один рейс до 8000 TEU. Це пов'язано, також з прагненням знизити питому вартість перевезень в перерахунку на один контейнер.
- В даний час спостерігається процес зрощування (злиття/поглинання) великих компаній - перевізників. Це вкладається в загальносвітові тенденції розвитку економіки на сучасному етапі. Таким чином, в перспективі можлива поява нових великих конгломератів, які різко підвищать свою значимість на ринку контейнерних послуг і, певною мірою, контролюватимуть його окремі сегменти, наприклад, ті чи інші лінії, великі термінали і т.д. Це буде мати великий вплив на тарифну політику.
- У тарифній політиці у сфері надання контейнерних послуг найближчим часом, ймовірно, відбудуться певні зрушення, які потребують додаткового аналізу. Мова йде про більш тісній ув'язці зростаючого пропозиції по тоннажу, про розвиток контейнерного лізингу, про фідерних перевезеннях і широкому впровадженні технології «від дверей до дверей». У дослідженнях зарубіжних фахівців питань швидкості доставки контейнерів у міжконтинентальному повідомленні практично не приділяється місце. Велика увага звертається на дотримання розкладу, на питання сервісу, прискорення переробки вантажів у портах, на митні технології.

У період до 2016 р. контейнерні перевезення в повідомленні Азія - Європа - Азія будуть рости в межах 5... 9 % на рік. Ці припущення ґрунтуються на прогнозних оцінках економічного зростання в країнах ПСА та ЄС, виходять з того, що частка перевезень контейнеропригодних вантажів у контейнерах збільшиться з нинішніх 55 % до 70 % в 2016 р.

Висновки. Необхідно розвивати можливості переробки контейнерів у портах, мережу контейнерних терміналів у найбільших містах України, спрощувати митні та інші формальності при контролі контейнерів, особливо транзитних, на морських і сухопутних кор-

донах держави. Щоб не залишитися на узбіччі міжнародних транспортних шляхів, Україні необхідно нарощувати свій потенціал щодо перевезення і переробки контейнерів.

Л и т е р а т у р а

1. Гаал Й. О транспортной политике: Директивы ЕС в области железнодорожного транспорта // Бюл. ОСЖД. – 2003. – №6. – С. 11-16.
2. Дьомін Ю.В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). – К.: Юнікон-Прес, 2001. – 342 с.
3. Кірка Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і доп. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2004. – 248 с.
4. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование / А.А. Бакаев и др. – К.: КУЭТТ, 2003. – Т. 1.: Наземные виды транспорта. – 518 с.
5. Пасічник В.І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: Монографія. – К.: Наук.світ, 2003. – 222 с.
6. Внукова С. Економко-правові основи забезпечення ефективності транзитних перевезень вантажів на залізницях України // Зб. наук. праць НАУ. – 2001. – Вип. 6. – С. 156-160.
7. Музикіна Г.І., Бех П.В. Аналіз та перспективи розвитку контейнерних перевезень. // Праці II науково-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління». –К.: КУЕТТ. – 2004. – С. 158-159.

R e f e r e n c e s

1. Gaal Y. O transportnoy politike: Direktivi ES v oblasti zheleznodorozhnogo transporta // Byul. OSZhD. – 2003. – #6. –S. 11-16.
2. DomIn Yu.V. Zallznichna tehnlka mlzharodnih transportnih sistem (vantazhnl perevezennya). – K.: Yunlkon-Pres, 2001. – 342 s.
3. Klrpa G.M. IntegratsIya zallznichnogo transportu UkraYini u Evropeysku transportnu sistemu: MonografIya. – 2-ge vid., pererobl. I dop. – D.: Vid-vo DnlIpropetr. nats. un-tu zallzn. transp. Im. akad. V.Lazaryana, 2004. – 248 s.
4. Mezhdunarodnyie transportnyie koridoryi Ukrainyi: seti i modelirovanie / A.A. Bakaev i dr. – K.: KUETT, 2003. – T. 1.: Nazemnyie vidi transporta. – 518 s.
5. Paslchnik V.I. Teoretichnl osnovi ekonomlki ekspluatatsl-ynoYi dIyalnostl zallznits: MonografIya. – K.: Nauk.svIt, 2003. – 222 s.
6. Vnukova S. Ekonomko-pravovl osnovi zabezpechennya efektlvnostl tranzitnih perevezen vantazhlv na zallznitsyah UkraYini // Zb. nauk. prats NAU. – 2001. – Vip. 6. –S. 156-160.
7. Muziklna G.I., Beh P.V. AnalIz ta perspektivi rozvitku konteynernih perevezen. // Pratsl II nauково-prakt. konf. «Problemi ta perspektivi rozvitku transportnih sistem: tehnlka, tehnologIya, ekonomlka I upravlnnya». –K.: KUETT. – 2004. – S. 158-159.

Найш Н.М., Аксенов М.В., Івченко Ж.М. Анализ международных транспортных коридоров, как способ экономической интеграции Украины.

В статье осуществлен анализ состояния контейнерной системы, отечественный и зарубежный опыт развития контейнерных перевозок. Так же проведен анализ создания сети транспортных коридоров, который показывает, что направление коридоров зависит от расположения международных рынков сбыта и потребления, развития новых экономических зон. Рассматриваются вопросы перехода на более экономичные и прогрессивные технологии формирования и пропуска контейнерных потоков, которые отвечают требованиям рынка. Выделены постоянные коридоры для пропуска контейнерных поездов, которые предусматривают создание условий для его движения с максимальной участковой скоростью. Маршрутизация перевозок, особенно отправителя, является одним из решающих средств сокращения простоя вагонов с контейнерами на технических станциях и ускорения их оборота. Участие Украины в международном транспортном рынке, составной частью которого являются транспортные коридоры, дает основание осуществлять в их пределах контейнерные перевозки. Контейнеризация составляет одну из основных тенденций развития транспортировки грузов. Чтобы не остаться на обочине международных транспортных путей, Украине необходимо наращивать свой потенциал по перевозке и переработке контейнеров.

Ключевые слова: Контейнер, транспортні коридори, вантажно-розвантажувальні роботи, залізничний транспорт.

Naish N., Aksenov N., Ivchenko.J. Analysis of international transport corridors, as a way of economic integration of Ukraine.

The article analyzes the state of the container system, domestic and foreign experience of development of container traffic. As the analysis of the creation of a network of transport corridors, which shows that the direction of corridors depends on the location of international markets and consumption, the development of new economic zones. Discusses the transition to more efficient and advanced technologies of formation and crossing flows of containers that meet the requirements of the market. Selected permanent corridors for the passage of container trains, which provide for the creation of conditions for his precinct with a maximum speed. Routing of traffic, especially of the sender, is one critical means of reducing idle cars with containers technical service stations and accelerate their turnover. Ukraine's participation in the international transport market, part of which are transport corridors, provides a basis to implement their container shipments. Containerization is one of the main trends in the development of transportation. Not to be left on the sidelines of international transport routes, Ukraine needs to build its capacity for the transportation and recycling containers.

Keywords: Container, transport corridors, loading and unloading, railway transport.

Найш Н.М. – ст..викл. кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» ШУ ім. В. Даля, м. Северодонецьк. e-mail: translogstud@yandex.ru.

Аксенов М.В. – студент групи ТЛІЗ-241м кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» ШУ ім. В. Даля, м. Северодонецьк.

Івченко Ж.М. – бухгалтер ШУ ім. В. Даля, м. Северодонецьк, e-mail: gannaiv@mail.ru

Рецензент: д.т.н., проф. Соколов В.І.