

- МТК№3 зав'язаний на Єдиному Економічному Просторі. Основним його конкурентом є МТК№2, вантажопотоки якого йдуть на Росію та Середню Азію в обхід України.

- МТК№5 та МТК№7 пов'язані з реалізацією російського проекту «Північ – Південь», який є основним конкурентом МТК TRACEKA. Ускладненням для використання Україною МТК №7 є відсутність судового ходу Дунай – Чорне море, тоді як Румунія, яка контролює основні вантажопотоки по цьому маршруті, проводить роботи по використанню гирла Сфінту Георгія.

- Росія прагне продовжити МТК №9 «в обхід» України від Москви на Новоросійськ. Для цього на кавказькому та каспійському узбережжі створюються комплекс нових потужних портів, та розширюються можливості портів Новоросійськ та Туапсе. Конкуренція російських портів з українськими та балтійськими стимулює їх стрімкий розвиток, завдяки чому сьогодні Росія контролює основні вантажопотоки Балтійського та Чорного морів.

Для усунення загрози, що повстала перед Україною, необхідно проаналізувати стан інфраструктури МТК, та шляхом реконструкції та модернізації ліквідувати «проблемні місця» та привести у відповідність до європейської транспортної системи, удосконалити транзитну політики, з урахування нових європейських підходів, централізовано розвивати транспортний комплекс країни, за рахунок впровадження гнучкої транспортної політики, розвитку науково-технічного потенціалу галузі, розвитку комбінованих перевезень, удосконалення тарифної політики.

УДК 656.13

ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ В УПРАВЛЕНИИ ПРОЕКТАМИ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Усов А.В., д.т.н., профессор,
Григорова Т.М., аспирант (НПУ, г.Одесса)*

По территории нашей страны проходят три международных и четыре национальных транспортных коридора. Географическое положение Украины чрезвычайно выгодно, и привлечение сюда транзитных перевозок позволит ежегодно пополнять бюджет на 15 млрд. гривен. Но чтобы их привлечь, в сжатые сроки предстоит построить или реконструировать по

европейским нормам 3143 км дорог. Наличие информации о предстоящих работах по сохранению функциональных свойств транспортных коридоров, к которым в первую очередь относятся долгосрочная их эксплуатация, – необходимая предпосылка оптимального управления любой системой. Такая информация может быть получена как результат научно обоснованных прогнозов, которые могут быть получены в результате процесса прогнозирования. Различают краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные прогнозы. В зависимости от объекта отнесение к разным видам прогнозов будет различным. Для строительства и эксплуатации дорог краткосрочными будут прогнозы на основе анализа структур известных систем управления состоянием и развитием сетей автомобильных дорог. Установлено, что все известные системы имеют следующие подсистемы: информационную, стратегии эксплуатации, оптимизационную, корректировки системы. Такая структура не всегда позволяет решать задачи именно развития сети дорог, поскольку не учитывает ряд важных составляющих этого развития, в частности, повышение категоричности дорог, безопасности движения, защиту окружающей среды, движение финансовых ресурсов и т.д.

Структура системы управления состоянием и развитием сети автомобильных транспортных коридоров должна базироваться на следующих основных принципах:

1. Комплексный подход, согласно которому к управляемым факторам системы должны быть отнесены все значимые факторы, определяющие состояние и развитие сети дорог области.

2. Формирование банка исходной информации должно базироваться на реальных возможностях Службы автомобильных дорог Украины и сочетать инструментальные методы с методами экспертно-мониторинговой оценки.

Модели прогнозирования интенсивности движения, деградации состояния дорог, прогнозирования аварийности должны учитывать реальные условия эксплуатации сети дорог. Специфика проектных задач, связанных с обоснованием расчетных характеристик или исходных данных, на транспорте требует обеспечения глубины прогнозирования на 30-40 лет. Это обусловлено сильно выраженными социальными последствиями нововведений на транспорте. Обычно достигаемая глубина надежного прогнозирования не превышает 8-12 лет. Поэтому разрыв между требуемой и достигаемой ныне глубиной прогнозирования

определяет актуальность совершенствования методов прогнозтики. Особо остро данная проблема стоит в области строительства автомобильных дорог. Здесь ошибки в назначении расчетных характеристик остаются на десятилетия и вызывают неустраимые потери автомобильного транспорта.

УДК 656:658

НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ ТРАСПОРТНО – ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В РАМКАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Чернявська Т.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Формування ринкової економіки України безпосередньо залежить від правового забезпечення економічних реформ на транспорті, створення відповідної нормативно - правової бази. Для України, з її транзитним потенціалом, однією з необхідних умов розвитку національної економіки є інтеграція вітчизняних залізниць у транспортну мережу Центральної та Західної Європи. Експорт транспортних послуг можна вважати однією з найвигідніших для держави галузей, оскільки в цьому разі продаються не матеріальні чи природні ресурси, а послуги.

В процесі адаптації законодавства України із законодавством ЄС, в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК), здійснюється доповнення чи перегляд відповідних кодексів чи законів, а в разі відсутності в Україні нормативних актів - розробка та впровадження нових. Загальну мету співробітництва України з ЄС в галузі транспорту сформульовано в статті 64, Угоди про партнерство та співробітництво, що створює умови для співробітництва та використання досвіду транспортної політики ЄС.

Принципи та напрямки розвитку національної мережі МТК, взаємодія різних видів транспорту, прагнення інтеграції до Європейської міжнародної транспортної системи законодавчо визначені у «Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 4.08.1997р. № 821». У статті 4 Концепції, зазначено, що для

забезпечення функціонування МТК необхідним є створення транспортно – складських комплексів, функції яких полягають у переробці контейнерних, контейнерних та інших вантажів, наданні необхідних сервісних послуг при здійсненні міжнародних вантажних перевезень (оформлення супровідних документів, послуги фінансових та інших установ). Беручи до уваги той факт, що транспортно – складські комплекси є складовою частиною транспортно – логістичних центрів (ТЛЦ), можна стверджувати, що проблемою розбудови системи ТЛЦ зацікавлені на державному рівні.

Нормативно – правовими передумовами створення транспортно – логістичних центрів є прийняття ряду інших законодавчих актів. На самперед - Про схвалення плану заходів щодо виконання у період до 2010 року Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках, Про схвалення Концепції створення індустріальних (промислових) парків від 01.08.2006 № 447, Про затвердження державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року, від 21.07.2006 № 1001, Про затвердження Змін до правил користування вагонами і контейнерами від 16.04.2008 № 443 та інші.

Однак, слід зазначити, що на процес адаптації законодавства у сфері залізничного транспорту та розвитку національної системи МТК, впливає той факт, що в Україні практично відсутня конкуренція у галузі залізничних перевезень, єдиним управлінським та регулятивним центром усієї системи залізниць є - Укрзалізниця. Натомість, правове регулювання залізничного транспорту в ЄС базується на розмежуванні надання послуг і функціонування інфраструктури.

Подальша реалізація принципів міжнародного транспортного права в Україні, вступ до міжнародних транспортних організацій, розвиток транзитних перевезень, приєднання України до міжнародних конвенцій, багатосторонніх угод у галузі транспорту, створить додаткові умови для подальшої розробки нормативно – правової бази, щодо функціонування транспортно – логістичних центрів в рамках МТК.