

пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів та інформаційного банку даних щодо існуючих світових пропозицій сучасних за технічними характеристиками сировини, матеріалів, модулів, вузлів тощо);

організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг;

максимальна стандартизація та уніфікація перевізних та інших документів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг; організація співробітництва з українськими та міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну з ними;

формування та реалізація основ інноваційної логістики.

УДК 656.073

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

*Винников В.В., д.э.н., профессор,
Кузьменко Ю.А., аспирант (ОНМА)*

Комплексное развитие крупных транспортных коридоров осуществляется в соответствии с направлениями и задачами, поставленными правительством Украины в целях повышения конкурентоспособности и реализации транзитного потенциала страны, повышения комплексной безопасности транспортной системы и улучшению инвестиционного климата отрасли.

Система МТК на территории Украины включает в себя самые короткие и удобные пути в направлении Балтика – Чёрное море, Северная и Центральная Европа – Закавказье, Центральная Азия, Иран, Китай. По результатам исследований английского института «Рендел» по коэффициенту

транзитности Украине принадлежит первое место в Европе: в зоне её внешнего притяжения находятся более 30 стран.

Отдача от транспортных коридоров в бюджет Украины по предварительным расчётам, могла бы составлять 5-7 млрд. долларов в год. Заинтересованность стран Европы в возрастающих грузопотоках и более эффективном и скоростном продвижении грузов очень велика. Вопрос в том, сумеет ли Украина распорядиться своим географическим преимуществом.

Так, например, по данным Международной организации сотрудничества железных дорог, ежегодно из Восточной Азии и морским транспортом перевозятся в Европу 3,5 млн. контейнеров, транспортная составляющая этих перевозок оценивается в 100 млрд. дол. в год, но если этот маршрут войдёт в единую транспортную сухопутную сеть от Атлантики до Тихого океана, то это даст эффект свыше полумиллиарда долларов. Возникшая при этом экономия времени при транспортировке грузов при наличии рефрижераторных подвижных составов может привлечь ещё и владельцев скоропортящихся грузов.

Контейнерный проезд от Находки до Бреста идет менее девяти суток, а морским путем из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу в среднем 31 сутки. Если продолжить «коридор» по маршруту Закавказье - паром через Каспий (или посуху через Иран) - Центральная Азия - Китай - выход к Тихому океану, то путь сократится на 2 тыс. км.

Для Украины такой вариант чрезвычайно выгоден, ведь на выходе из Закавказья грузопотоки могут паромом идти до Ильичевска, а отгула по всей Европе: по морю из Стамбула в Северную Европу грузопотоки преодолевают 7 тыс. км, а маршрут Поти - Одесса - Гданьск равен 2050 км.

Но ни какие выгоды от сокращения расстояния и экономии времени не будут приняты во внимание, если на территории страны не будет обеспечена сохранность транзитных грузов. Это тоже одна из важных проблем, требующая срочного решения.

Паромная переправа Поти/Батуми — Варна - Ильичевск это составляющая международного транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), в сферу притяжения которого входят страны Закавказья (Азербайджан, Армения, Грузия), Центральной Азии (Туркмения, Иран, Афганистан). В перспективе после прокладки железнодорожного пути Кашгар (Китай) - Ош - Андижан (Узбекистан), к ним добавится Южная часть Китая. По оценкам украинских железнодорожников потенциальные объемы перевозок между Батуми/Поти и Ильичевском с учетом кризисного положения экономики постсоветских стран, международного

ембарго на торгівлю з Іраном, становлять -11-14,3 млн. т, із них 1,0-1,6 млн. т Європа-Кавказ, 2,0-2,7 млн. т - Європа-Туркменістан, Узбекистан (західна частина) і 8-10 міль т - Європа-Іран. А по прогнозам загальний потенціал перевезок може зрости до 20-25 млн. т.

Вигідність транзитних перевезок для економіки країни розуміють і наші сусіди.

Регіони Причорномор'я і Придунав'я виділяються своїм особливим геополітичним і гео економічним положенням, де стикаються і пересікаються різні інтереси не тільки України, Молдавії і Румунії, але і множинства інших країн, а саме західноєвропейських, балканських, Турції, Російської Федерації (см. рис. 1).

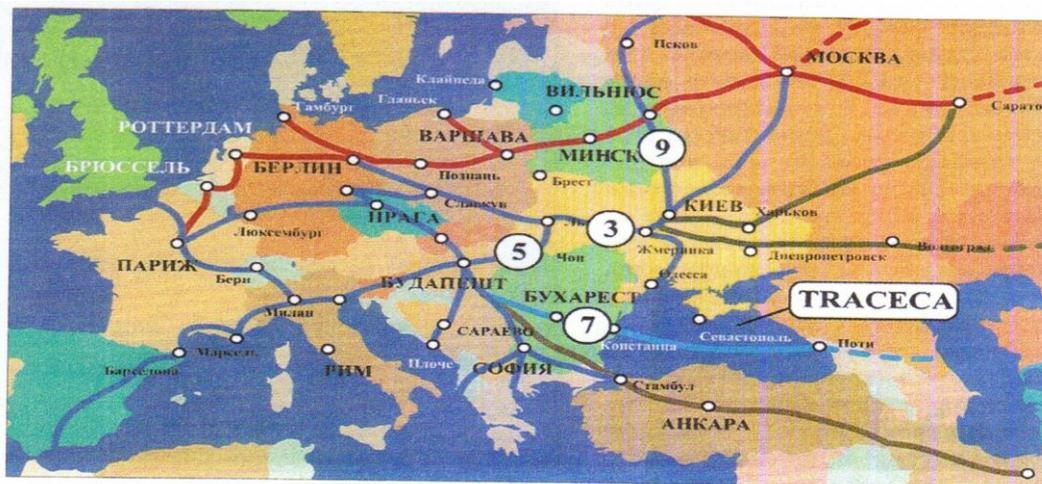


Рис. 1. Основні транспортні коридори, що проходять через Україну

По прогнозам Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЭСР) в початку 21 століття найбільш інтенсивне розвиток торгівлі очікується між ринками Юго-Східної Азії і Європи. Для освоєння такої потужної вантажопотоку Україні необхідно подальше розвиток існуючих і створення нових відгалужень міжнародних транспортних коридорів.

По експертним оцінкам щорічний товарооборот між Азією і Європою становить 600 млрд. доларів, і до 2010 року він зросте в півтора рази. Ідеє пошуку транспортних коридорів, що дозволяють нарощувати вантажопотоки.

Інтеграція українських коридорів в світову транспортну систему, забезпечення їх ефективного функціонування можливо тільки при тісному взаємодії з зарубіжними партнерами.

По прогнозам Франкфуртського інституту логістики, транспортний потік в напрямку Схід — Захід в найближчі роки збільшиться на 30%. Тільки через Схід Німеччини до 2010 року імпорту зросте на 50-96%. В той же час для забезпечення перевезок швидко зростаючого потоку вантажів в Європі потрібна розвита інфраструктура

К успішним крокам України слід віднести спільне будівництво Україною і Румунією паромної переправи «Ізмаїл Тульча», що дозволить інтегрувати транспортну систему Одеської області в існуючі транспортні коридори. В даний час основні вантажопотоки з Європи в Азію йдуть в обхід регіону.

В кінці 1998 року вийшов указ Президента України про створення СЗЗ в Ренійському торговельно-морському порту, який повинен стати першим етапом формування міжнародної спеціальної економічної зони «Рені-Галац-Джурджулешты». Цей регіон особливо цікавий для України своїм геополітичним положенням: південний приграничний транспортний вузол здатний переробляти на 39 спеціалізованих причалах понад 100 найменувань вантажів і тим самим привернути потужні вантажопотоки в напрямку Європа — Азія.

Ренійський морський торговельно-морський порт знаходиться на перетині чотирьох транспортних коридорів; № 7 і № 9 по Критським угодам ЄС, а також глобальних коридорів — Чорноморського економічного співробітництва (ЧЭС) і Євро-Азиатського транспортно-комунікаційного коридору. Уже сьогодні він має пряму зв'язь з 14 європейськими країнами, список яких може швидко розширитися завдяки прямому виходу до Чорного моря, а також до інших акваторій. Саме цим і обумовлений живий інтерес до порту з боку трьох сусідніх держав (Україна, Румунія і Молдова), кожне з яких має ключ до транспортного вузла: Україна контролює порт, Румунія — канал Дунай - Чорне море, Молдова — залізничні під'їзди.

Україна володіє тут найбільш важливою складовою — інфраструктурою обслуговування транспортних потоків. При грамотному

использовании именно этого фактора мы можем укрепить свое влияние не только в рамках придунайского региона, но и транспортных коридоров вообще. В противном случае монопольное место Украины займет одно из соседних государств.

Следует обратить внимание на то, что с развитием интермодальных перевозок отмечается тенденция вложения средств в строительство новых контейнерных терминалов и развития

международных коридоров, таких как Северное море, Балтика-Чёрное море, TRACECA, Европа-Азия, «Шёлковый путь». Прирост инвестиций в строительство новых терминалов глобальными контейнерными операторами с 2005 по 2011 гг. ежегодно будет составлять 5,7%. Это выше, чем планируют другие организации и государственные компании. Учитывая динамику роста перевозки грузов на период до 2050 годы, см. диаграмму 1.

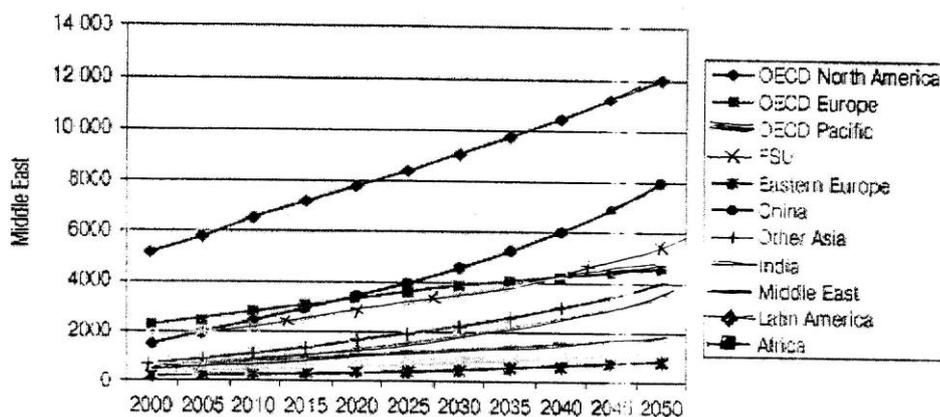


Диаграмма 1. Динамика перевозки грузов

На 1 января 2006 г. мировой контейнерный флот насчитывал 3514 судов на 113,6 млн т дедвейта, способных взять на борт 8,1 млн TEU, в то время как оставшийся сухогрузный флот насчитывал 16 544 судна на 97,4 млн т дедвейта, эквивалентного 2 млн TEU. В 2005 г. по сравнению с 1996 г. контейнерный флот вырос в 2 раза. В 2002-2006 гг. флот прирастал на 11,4% ежегодно.

Контейнерные и мультимодальные перевозки по морю, морскими линиями, будут расти и в дальнейшем. Этому будут способствовать следующие движущие силы процесса:

- дальнейший рост мировой экономики, глобализация экономической деятельности и либерализация внешнеэкономических связей;

- рост влияния определенных сил, которые принято называть политическими, а именно: принятие в целом ряде стран транспортной стратегии, направленной на увеличение контейнеризации, что, в свою очередь, продиктовано экологией, безопасностью, социальными составляющими;

- использование экономики масштабного роста во всех звеньях логистической цепочки;

- относительно высокие темпы роста строительства новых судов должны сопровождаться соответствующим развитием инфраструктуры и контейнеризации грузов в целом;

- внедрение транспортно-логистического мышления;

- развитие информационных и телекоммуникационных технологий.

УДК 656.2

РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ТЕХНОЛОГІЇ ОБРОБКИ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНОГО ВАГОНОПОТОКУ НА КРУПНИХ ТЕХНІЧНИХ СТАНЦІЯХ ТА ПРИЛЕГЛИХ ДІЛЬНИЦЯХ В МЕЖАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Альошинський Є.С., д.т. н., доцент (УкрДАЗТ)

Головним напрямком інтеграції українських залізниць в глобальну транспортну систему є розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК). Ключове значення в переробці міжнародних вантажопотоків в межах МТК відіграють залізничні станції, в першу чергу прикордонні передавальні та припортові вантажні. Крім цих станцій, важливу роль для функціонування транспортного комплексу міжнародних перевезень відіграють великі технічні (сортувальні, рідше дільничні) станції, не дивлячись на те, що в більшості випадках вони виконують лише транзитні функції.

На сьогодні не всі напрямки, що визначені як міжнародні транспортні коридори, відповідають вимогам якнайшвидшого транспортування експортно-імпортних вантажів. В зв'язку з чим проведено аналіз можливостей затримок вагонотоків в русі по перегонам, що в значній мірі залежить як від технічних недоліків дільниць (1-коліїні та неелектрифіковані дільниці або дільниці з крутими уклонами та кривими малих