

этого он уже имеет три выхода на российскую Транссибирскую магистраль:

- первый, построенный еще царской Россией, – порт Далянь–Харбин–Манчжурия–Чита (Трансиб);
- второй – порт Тяньцзинь – Пекин – Эрэн-Хото (Эрлян), далее через Улан-Батор (Монголия) – к Улан-Удэ (Трансиб);
- третий – по самой протяженный железной дороги КНР, берущей начало в порту Ляньюньгань, через Ланьчжоу – Юньмынь – Урумчи – к китайско-казахской границе и далее от станции Дружба через территорию Казахстана – к Омску (Трансиб).

Пассажиры и грузы Китая (как пассажиры и грузы других стран АТР) могут также двигаться как на Запад, так и в обратном направлении, минуя перегруженную Транссибирскую магистраль, казахской территорией от Павлограда на Астану–Актюбинск–Гурьев–Астрахань–Харьков и далее, через территорию Украины в Центральную и Южную Европу.

В таком случае важное значение для Украины и всего рассмотренного выше трансконтинентального пути приобретает продление 3-го и 5-го «критских международных транспортных коридоров» от Львова до Киева и от Киева до Харькова. Таким образом может быть создан кратчайший сухопутный транспортный коридор, который через территорию Украины, России, Казахстана соединит страны ЕС с Китаем и другими развивающимися странами АТР. Украина, как транзитное государство, сможет извлекать из его функционирования значительные экономические выгоды и финансовые доходы.

УДК 658.7:656

СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В УКРАИНЕ

Дикань Е.В., к.э.н., доцент (УкрГАЖТ)

Становление рыночных отношений в Украине требует формирования транспортно-логистической инфраструктуры. Ее основополагающими, системообразующими элементами должны стать транспортные узлы, магистральные и местные пути сообщения, контейнерные и грузоперерабатывающие терминалы, мультимодальные транспортно-логистические центры.

Под мультимодальным транспортно-логистическим центром понимается многофункциональный терминальный комплекс, размещаемый в общесетевых транспортных узлах.

Комплекс должен выполнять функции логистического транспортно-распределительного центра, обеспечивая при этом:

- координацию и взаимодействие различных видов транспорта;
- погрузо-разгрузочные работы;
- перевалку грузов, их краткосрочное и длительное хранение;
- грузопереработку;
- необходимые таможенные процедуры;
- экспедирование и переадресовку грузов;
- доставку грузов клиентам по технологии «от двери до двери» и «точно в срок»;
- полный комплекс сервисных коммерческих деловых услуг, включая производственно-техническое, банковское, информационное, консалтингово-аналитическое и другие виды транспортно-логистического сервиса.

В целях дальнейшего развития транспортно-логистической инфраструктуры, а также обеспечения эффективности функционирования всего государства предлагается в крупных общесетевых узлах государственного и международного уровня (Киев, Харьков, Львов, Донецк, Одесса, Днепропетровск и т.д.) создать сети региональных терминалов и транспортно-логистических центров, объединенных в региональные интегрированные транспортно-логистические системы на основе формирования единой системы организационно-экономического, финансового, информационного, нормативно-правового, а также научно-технического и кадрового обеспечения управления региональной системой грузо- и товародвижения.

По предварительной оценке функционирование данных систем будет иметь высокий социально-экономический, а также значительный мультипликативный эффект, который будет проявляться во многих отраслях экономики страны.

УДК 336.

ТРАНСПОРТ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ АНТИКРИЗИСНАЯ ПОЛИТИКА

*Ковальчук В. Г., Комунальное предприятие
«ПТП «Вода» (г. Харьков)*

Уникальное географическое расположение Украины, ее высокий транзитный потенциал, создают благоприятные условия для европейской интеграции. Исторически обусловленная функция транспортных коридоров молга бы найти отражение в перечне инвестиционных проектов антикризисной программы государства, направленных на развитие транспорта. Проблемы привлечения внешних инвестиций для реализации