

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, Днепрпетровск 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

транспортных проектов, которые требуют значительных капиталовложений, создания благоприятного инвестиционного климата необходимо рассматривать как наиболее актуальными на сегодняшний день.

Вопросы геоэкономики, государственного регулирования развития инфраструктуры регионов отражены в научных трудах В. Дергачева, Э. Черничко, А. Градова, Б. Кузина, М. Медникова, Н. Лопатиной и др.

Транспортная составляющая имеет весомое влияние на объемы налоговых поступлений через внешнеэкономическую деятельность, входя в состав показателей объема экспорта и импорта [1, 37]. На сегодняшний день наиболее используемым является автомобильный транспорт. Строительство сети скоростных автомобильных дорог (автобанов) позволило бы в перспективе получать значительные поступления в бюджет от транзитных международных автоперевозок и туристических поездок [2]. После расширения на восток ЕС в транспортной политике особое внимание начал уделять формированию новой восточной оси европейской треугольника вместо международного транспортного коридора (далее МТК) № 9, проходящего по территории России, Белоруссии и Украины. Фактически прокладывается новый путь «из варягов в греки» через страны новых членов ЕС [3]. В связи с этим предлагается создание автобана на базе существующего МТК «Европа Азия» (Е40), который проходил бы через территорию Украины, Белоруссии и России с выходом в Северную Европу (Изварено – Дебальцево – Харьков – Полтава – Киев – Витебск – Санкт-Петербург – Хельсинки). Это способствовало бы восстановлению «великого шелкового пути», проходящего через Беларусь (государство с относительно стабильной экономикой, социально-психологическим комфортом и через Ленинградскую область, которая исторически играла роль важнейшей транспортной артерии, соединяющей Россию с Европой).

Для улучшения пропускной способности МТК необходима реконструкция и строительство объездных дорог вокруг крупных городов [4, 246]. Так наряду с предусмотренным городскими властями строительством северной части кольцевой дороги г. Харькова, предлагается строительство южной части (соединение кольца со стороны поселка Жихарь), что существенно сократит время объезда города с востока на запад через южную сторону кольцевой дороги, а не через северную, а также предотвратит появление заторов в результате одновременного объезда города с севера на запад и юг.

Предложенные методы будут способствовать привлечению иностранных инвестиций для транспортных проектов, развитию

смежных отраслей экономики, способных вызвать активизацию экономической деятельности в разных регионах страны, увеличению занятости в строительстве и других смежных отраслях и как следствие дополнительному поступлению денежных средств в государственный и местные бюджеты через налоги и обязательные отчисления.

УДК 656.073.235

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УНІВЕРСАЛЬНИХ КОНТЕЙНЕРІВ В ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ УКРАЇНИ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Шевченко В.І., к.т.н., доцент,
Шилаєв П.С. аспірант (УкрДАЗТ)*

Контейнерні перевезення з'явилися наприкінці 1950-х років одночасно із післявоєнним зростанням міжнародної торгівлі. Виникнення та розвиток контейнерних перевезень за своєю значимістю знаходиться на одному рівні з такими подіями світової історії, як винахід парового двигуна та застосування дизельного і електричного двигунів на транспорті – у низці так званих транспортних революцій. В наш час контейнеризація вантажів у світі складає приблизно 60%, тобто із загального обсягу контейнеропридатних вантажів більше половини перевозиться у контейнерах.

Зростання обсягів перевезення контейнерів в транспортних коридорах, яке передбачається в післякризовий період, вимагає побудови та відкриття нових контейнерних терміналів особливо на проміжних станціях з мінімальними капітальними витратами на основі створення ресурсозберігаючих технологій руху контейнерних поїздів.

Розроблено та формалізовано ресурсозберігаючу технологію руху контейнерних поїздів з виконанням вантажних операцій з контейнерами на бокових коліях проміжних станцій без відчеплення вагонів та подавання їх на вантажні фронти, що забезпечує, на відміну від існуючих технологій, прискорення обороту вагона і контейнера, скорочення капітальних витрат на побудову контейнерних терміналів, з'єднувальних колій, зниження витрат на маневрову роботу і зменшення собівартості перевезень вантажів в універсальних контейнерах;

Одночасно удосконалені і набули подальшого розвитку:

- комплекс математичних моделей для опису станів під час руху контейнерних поїздів, що, враховує операції на передавальних прикордонних