

- підвищення якості та обсягу логістичних послуг, у тому числі шляхом інтеграції окремих ланок і формування єдиного інформаційного простору;

- залучення додаткових інвестицій на розвиток транспортного комплексу та міжнародних транспортних коридорів.

УДК 656.2.022.816

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ШВИДКІСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХУ В УКРАЇНІ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Важливим напрямком стратегії економічного розвитку України є інтеграція її національних транспортно-комунікаційних коридорів в транспортну євразійську магістраль міжнародного співтовариства. Актуальність цього процесу посилюється у зв'язку з необхідністю оптимізації умов реалізації загального експортно-імпортного потенціалу України, з урахуванням вигідної геополітичної позиції країни, що дозволяє розглядати її територію як регіональну європейську макротранзитну транспортно-комунікаційну зону.

Тому однією з базових позицій транзитної стратегії України повинна стати позиція використання своєї території як глобального "транспортно-комунікаційного коридору" для проходження товарних потоків за двома головними вісями - вертикальною і горизонтальною. Варто уваги те, що маршрути цих транспортно-комунікаційних вісей збігаються з споконвічно існуючими шляхами, які сформувалися ще на зорі людської цивілізації. Перший з них - "з варяг у греки", умовно кажучи, "вертикальна вісь", яка зв'язує Північ Європи з країнами передньоазіатського регіону. Інша транспортно-комунікаційна вісь - це вихід на традиційний маршрут "Великого шовкового шляху", відродження якого пов'язане з діючою "Трансазійською авто- і залізничною магістраллю", на якій зосередилися зустрічні товарні потоки з країн, розташованих у просторі Південно-східної, Центральної Азії, Північної Африки і Європи.

Про участь у міжнародних транспортних коридорах Україна заявила давно. Однак поки що в цьому сенсі їй похвалитися нічим, хоча і ведеться активна політика підтримки європейських ініціатив щодо розвитку транзитного потенціалу. Так створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної

системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу країни. Тим не менш, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, безперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації при існуючих обсягах.

Найважливішим кроком у забезпеченні участі України в МТК має стати впровадження швидкісного руху, так як в останні роки ідея розвитку швидкісного руху на залізницях є головним пріоритетом. Сьогодні загальна протяжність тільки швидкісних магістралей у світі перевищує 20 тис. км, з них в Європі експлуатується понад 7 тис. км. Але процес проектування і будівництва нових ліній високошвидкісного руху не припиняється, так поряд з розвитком високошвидкісної залізничної мережі Південної Європи, довжина якої до 2020 р. може скласти приблизно 10 тис. км, передбачається значне зростання числа високошвидкісних ліній в країнах Азії. Тільки в Китаї до 2015 р. планується будівництво високошвидкісних ліній залізниць протяжністю близько 45 тис. км.

В Європі найбільш помітне зростання очікується в плані збільшення загальної довжини ліній для руху зі швидкістю 300 км/год в Китаї, Іспанії, Франції, Італії та (в більш довгостроковій перспективі) в США. А розвиток європейської міждержавної мережі швидкісних магістралей з пристроєм нових тунельних переходів через Альпи, дозволить забезпечити низку прямих маршрутів: Берн - Мілан, Ліон - Турин, Цюрих - Мілан, Мюнхен - Інсбрук та ін. Також планується з'єднати високошвидкісними лініями Стокгольм, Гетеборг і Мальме (Швеція), Лісабон і Порто (Португалія), а також Лісабон і Мадрид.

А в країнах Азії, крім Японії, активну роль гратимуть передусім Китай, Південна Корея та Індія. Завдяки вже частково реалізованим постачанням сучасних швидкісних пасажирських поїздів в Китай і розвитку парку цього рухомого складу у Південній Кореї і Японії обсяги азійського ринку високошвидкісних перевезень досягли європейського рівня.

Відставання України в цій галузі знижує конкурентні переваги її вигідного транзитного положення.

Слід зазначити, що нинішній пріоритет розвитку швидкісного руху на залізничному транспорті України має короткостроковий характер, оскільки спрямований на Євро-2012 і охоплює тільки пасажирський рух. Так сьогодні "Укрзалізниця" працює над формуванням національного швидкісного пасажирського транспортного коридору від Львова до Донецька через Київ, це майже 1300 км з відгалуженням на

Харків і в перспективі на Дніпропетровськ. Планується, що з регіонів у Київ поїзди відправляться близько 6.00, а з Києва - вдень, щоб до вечора пасажери були у Львові, Донецьку, Харкові. Зупинок у дорозі передбачено мінімум, а Донецький експрес і зовсім не буде зупинятися на проміжних станціях. Для цього від Полтави будують спецмаршрут - на Красноград і Лозову, що дозволить скоротити шлях майже на 60 км.

Зараз денні експреси з Києва до Харкова і Львова розвивають лише на окремих ділянках швидкість до 140 км/год, а на Донецьк ходить тільки нічний поїзд (в дорозі 11 годин). Нові матимуть швидкість 160 км/год (середня буде близько 140 км/год). Це будуть 9-вагонні експреси. Вони повинні з'явитися вже у квітні 2012 року.

У подальших планах розвиток швидкісного руху в міжнародному сполученні: Москва - Брянськ - Суземка - Київ; Москва - Курськ - Белгород - Харків - Ростов - Москва - Адлер і Курськ - Белгород - Харків - Сімферополь, Севастополь, Феодосія.

В той же час необхідно особливу увагу приділяти розвитку швидкісного вантажного руху, який дозволить не тільки утримати але і збільшити транзитопотоки через територію України. Швидкісний вантажний рух передбачає значне збільшення маршрутної швидкості при перевезеннях контейнерів, контрейлерів, швидкопсувних і високоцінних вантажів за рахунок ряду технічних, технологічних і організаційних заходів. Представлений напрямок може стати інноваційним проривом для країни. І такі проекти вже мають місце. Так в ході зустрічі представників німецької компанії з керівництвом "Укрзалізниці", яка відбулася 10 лютого в Києві надійшла актуальна пропозиція щодо розвитку інтермодальних перевезень вісі Україна-Німеччина, з орієнтацією на контрейлерні перевезення регулярними маршрутами. Пропонується запуск маршруту контрейлерних перевезень Луганськ-Київ-Славков з можливістю продовження регулярних перевезень до Франкфурта-на-Майні, Гамбурга та інших логістичних центрів Європи. Ініціативою німецької сторони стала пропозиція нового виду послуги - швидкісні вантажні поїзди-шаттли з фіксованим графіком руху за згаданим маршрутом.

Зазначимо, що впровадження швидкісного вантажного руху може сприяти розвитку низки галузей економіки країни, а також окремих регіонів.

Таким чином, організація швидкісного і високошвидкісного залізничного руху в Україні забезпечить підтримку і подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни та промислового сектора економіки за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових

зразків техніки світового рівня і фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських-конструкторських робіт у галузі, що дозволить відродити промисловість країни і вивести її на рівень конкурентоспроможного виробництва, а також підвищити рівень продукції до світового і успішно конкурувати із закордонними виробниками не тільки на внутрішньому, але й на світовому ринку.

**УДК 656.612:656.076.3**

### УПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ РАЗВИТИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ФЛОТА В СИСТЕМЕ МТК

*Винников В.В., д.э.н., профессор (ОНМА)*

Выгодное географическое положение Украины определило одно из главных направлений государственной политики – развитие международных транспортных коридоров (МТК) и включение их в международную транспортную сеть.

В документах Европейского сообщества (ЕС) международный транспортный коридор рассматривается как комплекс наземных и водных транспортных магистралей на определённом направлении с соответствующей инфраструктурой.

Для выявления закономерностей развития морского транспорта Украины и обоснование принципов управления устойчивостью его функционирования в системе МТК необходим достаточно длительный период формирования результатов. Следует иметь в виду, что только с 1992 года начались формироваться новые условия функционирования национального морского транспорта. До этого периода существовала другая грузовая база, иные принципы финансирования и управления хозяйственной деятельностью. Поэтому с учетом того, что становление Украины как морской державы сопровождалось не только новыми условиями, но неоправданными ошибками, построение адекватного морехозяйственного комплекса требует особого целевого подхода, ориентированного как на общенациональные интересы, так и на задачи формирования свободных операторов фрахтового рынка под флагом страны в европейской транспортной системе.

Учитывая объективную потребность в развитии морского транспортного комплекса относительно параметров мировых хозяйственных связей, следует иметь в виду то обстоятельство, что фрахтовый оборот ограничивается в значительной степени грузопотоками и характером состояния мировой торговли. Следовательно,