

У здійсненні зовнішньоторговельних перевезень саме злагоджена співпраця залізничного та морського транспорту виконує важливу роль. Адже залізниця та порт – це нерозривний технологічний транспортний комплекс, що обслуговує транзитні, імпорتنі та експортні вантажопотоки.

На сьогоднішній день у Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року констатується, що технічні потужності та провізна спроможність залізниці практично вичерпані, особливо це стосується припортових залізничних станцій (ПЗС), що працюють на межі своїх можливостей. Зокрема було встановлено, що переробна спроможність ПЗС і пропускна діляниць на підходах до них нижче переробної спроможності портів.

Як наслідок, в умовах світової конкуренції такий дисбаланс може призвести до переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України, а це свідчить про витіснення українських перевізників як залізничного так і будь-якого іншого транспорту із міжнародних ринків транспортних послуг.

Підвищити пропускну спроможність станцій примикання за рахунок удосконалення інфраструктури (перебудова нових чи подовження вже існуючих колій) неможливо, оскільки для цього немає необхідної площі, майже всі ПЗС затиснуті між містом та портом.

Одним із напрямів вирішення зазначеної проблеми є забезпечення частини обігу зовнішніх вантажопотоків припортового транспортно-логістичного комплексу через транспортно-логістичні центри (ТЛЦ).

Центр, що функціонує в певній області, у межах якого виконуються всі види операцій пов'язані з доставкою вантажів у міжнародному та внутрішньодержавному сполученнях із залученням великої кількості операторів – це загальноприйняте європейське визначення ТЛЦ.

Як свідчить закордонний досвід, функціонування комплексу “порт – ТЛЦ – залізниця” може стати провідною концепцією збільшення пропускної спроможності міжнародних транспортних коридорів із підвищенням їх дієздатності й конкурентоспроможності.

Таким чином удосконалена система передачі та обробки міжнародних вантажних перевезень, за рахунок створення центру транспортно-логістичного обслуговування, може стати вирішенням проблеми нестачі пропускної та переробної спроможності ПЗС, а як наслідок сприятиме збільшенням грошових надходжень та покращенню економічного стану України.

УДК 625.1: 338.47

СТРОИТЕЛЬСТВО МАГИСТРАЛИ «ЛИССАБОН-ШАНХАЙ» – ЗАЛОГ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОЦВЕТЕНИЯ УКРАИНЫ

Степанский Г.Е., президент АО «Укртрансдор»

Транспортная отрасль любого государства, которое заинтересовано в своем долгосрочном развитии, должно быть приоритетной отраслью экономики. Настоящее крайне неудовлетворительное состояние отрасли стало результатом небрежного отношения к проблемам транспорта, без которого экономика мертва.

Украина владеет значительной транспортной сетью, но ее возможности уже не удовлетворяют потребности даже настоящего состояния экономики. Учитывая постоянные тенденции роста ВВП, государство должно объявить транспортную отрасль приоритетной сферой экономики, иначе, учитывая инертность отрасли в наращивании объемов транспортной работы и, особенно, большие сроки службы транспортных объектов, государство в ближайшие 4-5 лет окажется перед реальной невозможностью дальнейшего экономического развития.

Транспорт и транспортное строительство во всем мире является инвестиционно-привлекательной отраслью в экономике, но не в Украине. Однако, участие Украины в создании нового Шелкового пути, как стратегической оси Евразии, будет способствовать развитию транспортного будущего страны и как следствие процветанию государства.

Для Украины представляет большой интерес разработанная Евросоюзом новая трансконтинентальная магистраль «Лиссабон-Шанхай». Важное значение эта магистраль приобретает в условиях необходимости улучшения отношений с Россией и стремлением Украины в Евросоюз. Строительство этой магистрали предусматривает прокладывания сухопутного пути через Казахстан, Россию, Украины в Европу, способствует передачи около 70% морских грузопотоков на сухопутные, что значительно быстрее и безопасней. В то время, как окупаемость платных транспортных магистралей в мире составляет 10-15 лет, переориентация грузопотоков с морского транспорта на сухопутный позволит сократить период окупаемости проекта до 3-4 лет.

Благодаря своему выгодному геополитическому расположению на континенте, Украина имеет самый важный участок магистрали «Лиссабон-Шанхай», который является коммутирующей транспортной сетью,

позволяющей разводить грузопотоки на все протяжении границ с Евросоюзом и собирать их в обратном направлении на центральную магистраль.

Участвуя в строительстве и дальнейшей эксплуатации этой новой магистрали, Украина с учетом наличия шести транзитных направлений может иметь доход от переориентации юго-восточных грузопотоков с морского транспорта на сухопутный до 200 мил. долл.

Следует помнить, что мировой кризис, отголоски которого мы ощущаем на себе, носит волнообразный характер и через несколько лет снова будет подъем мировой экономики. Если Украина к этому моменту, к моменту начала роста, построит скоростные магистрали, то будет иметь доход не меньше, а возможно больше, чем от газотранспортной системы, не зависимо от внешних факторов. Строительство украинского участка трансконтинентальной магистрали «Лиссабон-Шанхай» - большой и твердый шаг на пути к экономическому процветанию Украины.

УДК 656.2

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

*Суворова О.Л., к.э.н., доцент,
Хайминова Ю.В., к.э.н., доцент (ОЮА)*

Как свидетельствуют экономические показатели деятельности предприятий отечественного морехозяйственного комплекса, в последние годы имеет место значительный рост грузооборота. В структуре грузопотоков морских торговых портов (МТП) Украины ведущее место занимают навалочно-насыпные грузы. Стабильно растет объем перевалки угля, в первую очередь транзитного, а также химические и минеральные удобрения, руды.

Рост грузооборота обуславливает увеличение спроса на логистические услуги и требует постоянного совершенствования системы стратегического планирования субъектов морехозяйственного комплекса.

Совершенствование сервисного обслуживания в портах является неотъемлемым условием привлечения дополнительных грузопотоков в целях увеличения пропускной способности и повышения эффективности транспортных артерий по оси Черное море - Европа. Черноморским портам Украины необходимо усилить маркетинговую работу и выявить перспективных деловых партнеров, предлагая им высококачественные портовые

услуги и доступ к наземным коридорам.

Создание и дальнейшее применение европейской сетевой модели формирования логистических центров (с учетом местных условий) раскроет новый потенциал морехозяйственного комплекса Украины.

При этом проектирование и внедрение региональной сети логистических центров связано с решением определенных задач и, прежде всего, формированием совместной стратегии развития портов Украины, направленной на перспективное сетевое функционирование портового комплекса страны. Предлагая современные портовое и логистическое обслуживание, МТП (как единый модуль) могут быть эффективно интегрированы в региональную систему логистических центров.

Комплекс украинских МТП как логистических центров будет для региональной логистической сети модулем, который обеспечивает эффективный выход на континентальные транспортные маршруты, гарантирует оптимизацию транспортных расходов, минимизацию сроков транспортировки, а также станет важным узлом для транспортных систем. Реализация данной модели развития привлечет новые грузопотоки, увеличит эффективность системы поставок и будет способствовать дальнейшему экономическому росту предприятий морехозяйственного комплекса.

Для формирования логистической сети в морехозяйственном комплексе на государственном уровне необходимо принять специальный закон, который на основе программно-целевого подхода усилил бы взаимодействие центра с регионами до уровня скоординированной научной системы. Такой закон должен акцентировать внимание на заключении соглашений по региональному развитию, которыми будут определяться совместные мероприятия предприятий морехозяйственного комплекса, центральных и местных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления.

УДК 658.7:656.2

РОЛЬ ЛОГИСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Залізничний транспорт України, що об'єднує в єдиний комплекс багато галузей країни, повинен проводити ефективну інноваційну політику, основною задачею якої є розробка і впровадження науково-технічних досягнень, які