

внутрішніми водними шляхами, тобто на умовах інтермодальності.

Для України найбільш характерними є мультимодальні перевезення вантажів з використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Досить часто практикується залучення до них і повітряного флоту. Одним з найпоширеніших видів комбінованих перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України (“Вікінг”, “Зубр”, “Ярослав”), так і інших країн, насамперед Росії.

Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень визначається попитом на вантажні перевезення, заявленими обсягами, товарною номенклатурою, умовами поставки та маршрутами транспортування. До переваг такого виду перевезень варто віднести: високу швидкість і гарантію доставки вантажів відповідно до графіка руху поїзда (just in time); безпеку перевезення за будь-яких погодних умов; скорочення часу проходження прикордонного та митного контролю; збереження транспортного засобу та економію палива; збереження автомобільних доріг; збереження навколишнього середовища; економію витрат на оформлення товаросупровідних документів. Впровадження комбінованих перевезень дозволить значно збільшити обсяги перевезень територією країни за участю національних транспортних компаній, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку єдиної транспортної системи, мережі національних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.

Однак, не зважаючи на переваги мультимодальних перевезень в Україні їх частка у загальному обсязі експорту та імпорту товарів є незначною; контейнерні та контрейлерні перевезення у внутрішньому сполученні водними шляхами мають випадковий характер і майже не здійснюються; товарна номенклатура вантажів, що переробляються у морських і річкових портах (причалах) України, не сприяє нарощуванню контейнерних і контрейлерних перевезень.

Тому для розвитку мультимодальних перевезень, які дозволять скоротити час доставки вантажу, транспортні витрати, сприятимуть підвищенню привабливості національної транспортної системи, національної мережі МТК, залученню транзитних вантажопотоків необхідно: створити правове підґрунтя для розвитку мультимодальних перевезень та їх інтеграції з європейською мультимодальною мережею; впроваджувати заходи щодо підвищення конкурентоспроможності українських портів; підготувати необхідну технічну, організаційну, технологічну та правову базу для широкого

впровадження принципу “єдиного вікна” при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон, впровадження системи електронного декларування товарів із застосуванням електронного цифрового підпису; здійснювати підготовку високопрофесійних фахівців в Україні у сфері організації мультимодальних та інтермодальних перевезень.

УДК 338.49:656.2

### ПРІОРИТЕТНІСТЬ РОЗБУДОВИ ШВИДКІСНИХ КОМБІНОВАНИХ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНИХ МАГІСТРАЛЕЙ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

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

Україна є однією з самих великих країн Східної Європи, яка має вигідне геополітичне положення на торгових шляхах країн Сходу та Заходу, Півночі та Півдня, розвинену транспортна систему, міжнародну інфраструктуру (міжнародних транспортних коридорів), найкращу серед країн Європи транзитоспроможність. Все це створює передумови для залучення транзитних вантажопотоків, які мають велике значення для розвитку як транспортної галузі, так і країни в цілому. Використання можливостей розподілу транснаціональних транспортних зв'язків для забезпечення безперервного вантажо- та пасажиропотоків, забезпечення взаємовигідного міжнародного розподілу праці, спеціалізації, кооперації та інтеграції виробництва, інфраструктури та розвитку торгово-економічних взаємозв'язків можливо за умови ефективного використання переваг, якими наділена Україна від природи.

Однак, сучасне не раціональне використання транспортного та транзитного потенціалу галузі, відставання реконструкції та модернізації національної транспортної системи, відсутність розвитку мережі транспортних коридорів призводять до втрати позицій України на ринку міжнародних транспортних перевезень та до розбудови міжнародної інфраструктури в обхід України, яка, в свою чергу, обумовлює відток вантажопотоків з транспортних магістралей країни.

В той час як Росія та країни - партнери модернізують лінію МТК №2 Берлін – Варшава – Мінськ – Москва, подовжують транспортний коридор №9 від Москви до Чорного та Каспійського морів в обхід України, Європейський союз формує нову Східну вісь, яка поєднає порти Гельсінкі та Гданськ з чорноморськими портами Констанца та Стамбул, та

мінімізує значення МТК №9, що проходить через територію України, уряд країни закриває очі на необхідність розбудови міжнародної інфраструктури, реанімації національної транспортної системи та передає стратегічно важливі об'єкти в приватні руки.

Сучасна міжнародна транспортна політика, яка має суб'єктивний характер, виділяє велику кількість нових проектів розбудови міжнародних магістралей, які йдуть в обхід України. Одним з таких проектів є «New Eurasian Land Transport Initiative» (NELTI). У зв'язку з ростом об'ємів виробництва в Китаї та інших країнах Азії та неспроможністю інфраструктури морських портів забезпечити перевезення вантажів, міжнародний союз автотранспорту (International Road Transport Union – IRU) ініціював розвиток автотранспортних коридорів з Китаю до Європи, які слідують через Казахстан, Росію, Туреччину до країн Європи, минаючи Україну.

Велику кількість проектів по розбудові міжнародних магістралей, які призводять до відтоку транспортних вантажопотоків з України, реалізує Росія. Таким чином, за рахунок модернізації та продовження МТК №2, реалізації проекту «Північ – Південь», розвитку Транссибірської магістралі, Росія намагається відтягнути весь вантажопотік напряму Європа-Азія на свої магістралі.

Більшість нових проектів мають не стільки економічний, як політичний характер. Однак, в сучасних умовах постійних спалахів кризових явищ, виникає необхідність прийняття ефективних рішень щодо розвитку міжнародного співробітництва в забезпеченні процесу перевезення вантажів, а політичні привілеї відходять на другий план. Постійне розширення торгово-економічних зв'язків між країнами Європи та Азії, необхідність мінімізації витрат часу на доставку вантажу, підвищення якості, безпечності, екологічності перевезень обумовлюють необхідність створення швидкісних комбінованих транснаціональних магістралей, спроможних забезпечити зростаючі обсяги міжконтинентальних перевезень.

Відповідно до вимог, що виникають сьогодні, таж Транссибірська магістраль, яка виконує основну частину перевезень з Азії до Європи, не спроможна мінімізувати витрати часу на перевезення, оскільки максимально допустима швидкість перевезення 80 км/год, в той час як реальна швидкість перевезення складає 40 км/год.

Вигідне геополітичне розташування України, наявність шести транзитних напрямів, можливість скорочення шляху слідування надають всі можливі передумови залучення вантажопотоків на територію країни. Для цього необхідно транспортну систему країни, в тому числі і міжнародні транспортні коридори привести у відповідність до міжнародних вимог, прискорити

товарорух, забезпечити безпеку вантажо- та пасажиропотоків.

Прискорення товароруху можливо за рахунок впровадження комбінованих перевезень. Саме участь декількох видів транспорту є тим ефективним інструментом, який спроможний раціоналізувати діяльність всього транспортного комплексу країни. Впровадження в процес перевезення використання декількох видів транспорту дозволяє значно прискорити час доставки. Однак, виникає необхідність і прискорення часу перевезень і в системі певного виду транспорту.

Нажаль, в результаті не раціонального використання транспортного потенціалу, не ефективної політики, сучасна транспортна система України має знос основних фондів більш ніж 95%. Морські порти не в змозі забезпечити переробку зростаючих вантажопотоків. Технічний стан залізничного полотна, знос якого складає понад 80%, та рухомого складу (знос - понад 85%) не дозволяє прискорювати швидкість руху, що, в свою чергу, призводить до відтоку транзитних вантажопотоків та гальмує розвиток економіки країни.

Оскільки, реанімація національної транспортної системи та приведення її у відповідність з міжнародними вимогами, процес тривалий та потребує залучення великих коштів з бюджету, в сучасних умовах зростання товароруху між Європою та Азією доцільним є створення міжнародної інфраструктури, яка дозволить залучити транзитні вантажопотоки, інвестиційні надходження, додаткові доходи в бюджет країни та сприятиме розвитку економіки країни в цілому.

В якості такої інфраструктури можуть виступати швидкісні комбіновані трансконтинентальні магістралі, які будуть спроможні забезпечити перевезення зростаючих вантажопотоків. Магістралі повинні поєднувати в собі автомобільний транспорт, швидкісні залізничні дороги з можливостями зростання контейнерних та контейлерних перевезень, ефективне включення в такі магістралі морського та річкового транспорту сприятиме скороченню часу перевезення та транспортних витрат.

Швидкісна комбінована транснаціональна магістраль включає в себе не лише мережу автомобільних та залізничних швидкісних шляхів, а і комплекс транспортно-логістичних центрів, підприємств, які сприяють забезпеченню ефективного функціонування магістралі, комплекси, які надають послуги під час слідування по даній магістралі, комплекси для відпочинку і т.п.

Розбудова транснаціональних магістралей у відповідності до міжнародних норм, з прокладенням колій шириною 1435 мм, використанням рухомих складів нового покоління,

прискоренням руху понад 250-300 км/год, створенням потужного транспортно-логістичного комплексу сприятиме: залученню додаткових транзитних вантажопотоків, впровадженню нової транспортної та обслуговуючої техніки та сучасних технологій перевезень; створенню сприятливого інвестиційного клімату як в зонах магістралі, так і в країні в цілому; впровадженню ресурсозберігаючих технологій; зниженню екологічного навантаження на прилеглі території.

Позитивними наслідками розбудови подібних магістралей, також, є інтеграції національної транспортної системи до міжнародної, яка надасть можливість покращити національну транспортну мережу та її інфраструктуру, яка буде направлена на забезпечення безперервного процесу перевезення вантажів та пасажирів по внутрішній мережі та країнам СНД.

Отже, розбудова швидкісних комбінованих транснаціональних магістралей дозволить вийти Україні на новий виток розвитку, сприятиме зростанню економічної активності в зонах магістралей, їх інвестиційної привабливості, реанімації і розвитку існуючих підприємств та створенню нових промислових центрів. Вони повинні бути пріоритетними напрямком розвитку міжнародної транспортної інфраструктури. Створення додаткових робочих місць дозволить покращити соціально-економічну ситуацію країні, добробут населення, а міжнародний та стратегічний характер транснаціональних магістралей сприятиме політичній стабільності та взаєморозумінню між державами, територією яких проходять такі стратегічні об'єкти.

УДК 629.423 (477)

### НЕОБХОДИМОСТЬ УНИФИКАЦИИ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ МТК

*Астахов В.М., к.т.н., профессор (УкрГАЗТ)*

При формировании направлений развития экономики основным инструментом реализации национальных интересов в обеспечении интеграции в мировую экономику является развитие транспортной системы страны. Из всех видов транспорта железнодорожный транспорт, в настоящее время, является наиболее интенсивно развивающейся отраслью, как мировой экономики, так и экономики большинства стран СНГ.

В современных условиях, развитие внешнеэкономических связей сопровождается возникновением грузовых транспортных коридоров, созданием высокоскоростных

пассажирских линий, проходящих по территории разных государств, в том числе и Украины. В таких условиях ведущая роль принадлежит железнодорожному транспорту, преимущества которого в полной мере проявляются при условии: создания единой транспортной сети, которая позволит осуществить скоростные перевозки на дальние расстояния; обеспечения возможности перевозок грузов тяжеловесными поездами; гарантирования низких сроков доставки грузов и перевозки пассажиров.

Эффективное функционирование вновь формирующихся международных грузовых транспортных коридоров требует унификации технических требований к подвижному составу, к элементам инфраструктуры национальных железных дорог, унификации требований к новым локомотивам. Это позволит обеспечить техническую и эксплуатационную совместимость отечественных железнодорожных сетей с сетями стран-партнеров.

Сегодня по международным транспортным коридорам, которые проходят по территории Украины и странам СНГ, в основном, работают однотипные электровозы, созданные по техническим требованиям еще Министерства путей сообщения СССР. Износ подвижного состава железных дорог современной Украины достиг по электропоездам - 80,3%; дизель-поездам - 93,1%, за пределами назначенного производителями нормативного срока службы эксплуатируется 57,3% электропоездов постоянного и переменного токов, 88,7% дизель-поездов. Аналогичное состояние подвижного состава наблюдается на железных дорогах России, Казахстана, Грузии, стран Балтии.

В программах развития железных дорог указанных стран прописаны положения о необходимости обновления подвижного состава. Однако, различие технических требований к подвижному составу может создать новые проблемы, в том числе беспрепятственное преодоления границ. Так, в соответствии с требованиями, на Украине созданы и выпускаются грузовые электровозы ДЭ1 постоянного тока с КТД, грузопассажирские – переменного тока ДСЗ с АДТ, идет освоение производства грузовых электровозов переменного тока 2ЕЛ5 с КТД, в то время как в Казахстане было закуплено электровозы переменного тока с АДТ, созданных промышленностью КНР, а в России – в производстве находятся электровозы ЭС5К, 2ЭС5К переменного тока с КТД и др.

Создание и обновление подвижного состава, который обладает разными техническими характеристиками, может привести к невозможности выхода локомотивов данных стран на железные дороги других государств. В связи, с чем возникает вопрос о необходимости сохранения