

характеристик, обеспечивающих совместность новых подвижных составов с инфраструктурами граничащих стран. Особенно важна унификация технических требований к тяговому подвижному составу при организации скоростного движения, введении маршрутных контейнерных поездов, непосредственно в коридорах направления «Дальний Восток – Западная Европа». А беспрепятственное пересечение государственных границ возможно при обеспечении гармонизации всех технических средств, инфраструктуры, подвижного состава, а именно: тяговых, тормозных и пусковых характеристики, габаритов, сцепных устройства и т.п. Для этого целесообразно разрабатывать и согласовывать единые типы для вновь создаваемых перспективных типов подвижного состав. Наличие единых технических требований даст дополнительные возможности для кооперации предприятий разных стран, которые будут изготавливать комплектующее оборудование для локомотивов.

При этом унификация технических требований для локомотивов должна, в первую очередь, начинаться с формирования требований по безопасности, надежности, ремонтпригодности, воздействия на окружающую среду и обслуживающий персонал. Основной целью, которая должна при этом достигаться, является обеспечение минимальной стоимости жизненного цикла локомотивов за счет повышения его надежности, снижения энергозатрат на единицу полезной работы.

Следовательно, наличие единых технических требований к подвижному составу позволит беспрепятственно пересекать границы, создать единую транспортную систему не только с участием стран СНГ, но и Европы, что в свою очередь, даст возможность в полной мере использовать транспортный потенциал Украины.

УДК 656.61.003

РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

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

Интеграционные процессы в Европе, расширение ЕС на восток побуждают к формированию Трансевропейской сети, которая соединяется с транспортной сетью стран Восточной Европы путем создания международных транспортных коридоров. Благодаря

экономическому развитию стран Восточной и Юго-Восточной Азии высокими темпами растут объемы торговых потоков и перевозок между Европой и Азией. Сегодня практически все страны Европейского континента вовлечены в борьбу за транзитные грузопотоки. Именно такие явления и реальности обусловили в конце XX столетия новое понятие – «международные транспортные коридоры» (МТК).

МТК – это совокупность магистральных транспортных коммуникаций, обеспечивающие перевозки грузов и пассажиров в международном сочетании с транзитом в направлениях их наибольшей концентрации. Это внедрение новых технологий, систем доставки смешанных и интермодальных грузов.

Геополитический потенциал стран в значительной мере реализуется путем экспорта транспортных услуг. Реализация транзитных возможностей является условием экономического роста и повышения конкурентоспособности не только на транспорте, а и всей экономике страны. Транспорт превращается на самостоятельную сферу экспорта услуг, а транзит становится одним из важнейших его составляющих.

Вместе с тем транзитный потенциал Украины используется еще не полностью. Часть транзитных потоков обходит нашу страну. Конкурируют с Украиной за транзит соседние государства – Россия, Беларусь, страны Балтии, Румыния в которых созданы более благоприятные условия для международных грузопотоков, строится и совершенствуется транспортная инфраструктура.

Не выдерживают украинские перевозчики из-за отсутствия механизма государственного протекционизма и нарушения процессов обновления основных фондов. Их вытесняют с международного рынка перевозок иностранные компании. Вместе с тем мультипликативный эффект от развития транзитных возможностей можно получить лишь при условии участия национального транспорта в транзитных перевозках, загрузке машиностроительной и ремонтной баз, подготовке профессиональных кадров, широкого внедрения логистических систем, создание транспортно-логистических центров в системе МТК, внедрение новых технологий перевозки грузов.

Но учитывая курс Украины на Европейскую интеграцию, рыночные переменны в экономике, требует модернизации транспортно-дорожного комплекса, решения сложных заданий по обеспечению конкурентоспособности национального транспорта. За годы рыночных реформ перед транспортом возникли ряд проблем, которые приобрели статуса национальных. Одной из таких проблем является широкое внедрение логистических систем, создание транспортно-логистических центров в системе МТК.

Функционирование глобальных

логистических систем (ТЛС) невозможно без соответствующей инфраструктуры, к которой относятся, прежде всего транспортные системы и телекоммуникации. Глобализация мировой экономики и интеграция транспортных систем отдельных стран в мировую транспортную систему потребовала интенсивного развития международных транспортных коридоров, через которые проходят транспортные грузопотоки. В настоящее время МТК становятся инструментом реализации глобальных логистических стратегий субъектов внешнеэкономической деятельности, полигоном для внедрения современных логистических концепций и технологий переработки и доставки грузов.

Тенденции развития мирохозяйственных связей определяют расширение производственных связей и международной экономической кооперации. Однако неравномерный постоянный рост транснациональных и транс приграничных потоков и международного транзита определяет новые задачи и проблемы управления товарными и денежными потоками.

По оценкам международных экспертов ООН и ЕС, а также по прогнозам Совета по изучению производительных сил Национальной академии наук Украины, до 2014 года ожидается увеличение товарообмена по европейскому направлению «Север-Юг» на 25-30, евроазиатского – на 30-35 процентов. В этой связи должна формироваться стратегия обслуживания проходящих транзитных грузопотоков через территорию Украины.

В современных условиях невозможно обеспечить устойчивость национального морского транспортного комплекса без научно-обоснованного подхода к организации и управлению перевозочным процессом. Главным в этом процессе становится создание транспортных логистических товаропроводящих систем, в частности на основе национальных предприятий морского транспорта.

Будущее рынка транспортно-логистических услуг Черноморского и Дунайского регионов связано прежде всего с развитием международных транспортных коридоров (МТК).

Создание МТК на территории Украины открывает широкие возможности для глубоких структурных преобразований во многих сферах народного хозяйства и прежде всего в сфере автомобильного, железнодорожного и морского транспорта. Более того, МТК создают благоприятные условия не только для привлечения иностранных капиталов в экономику Украины, но и сами являются источником пополнения доходной части государственного бюджета Украины. Не случайно в настоящее время остро стоит вопрос об организации эффективных транспортных коридоров Европа-Азия через Украину на базе современных логистических технологий с использованием

потенциала систем Украины, стратегии развития организации систем доставки смешанных, интермодальных перевозок.

Наиболее совершенной формой организации перевозок, удовлетворяющей новым требованиям, являются комплексные логистические интермодальные технологии, которые позволяют интегрировано использовать преимущества каждого вида транспорта и предоставляют клиенту высокий уровень сервиса и услуг по приемлемым ценам. Поэтому транспортно-логистические центры в системе МТК будут занимать одно из ведущих мест в вопросах продвижения грузов от производителя до потребителя.

УДК 656.1.4:711.4.7

ПОТЕНЦИАЛЫ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Гук В.И., д.т.н., професор,
Невольниченко В.В., студентка,
Гук В.И., студент,
Донцова М.В., студентка,
Дукова Ю.А., студентка (ХНУСА)*

1. Экономика Украины не сможет успешно развиваться без соответствующего обеспечения транспортной инфраструктурой с высокой скоростью доставки грузов и пассажиров, для чего и создаются транспортные коридоры.

2. Транспортные коридоры рассматриваются как суммарный потенциал экономики, состоящий из потенциала транспортных путей и дорог, сооружений инфраструктуры и потенциала транспортных средств (автопотоков, вагонопотоков). Суммарный потенциал дорог и потенциал транспортных потоков есть внешняя работоспособность всей транспортной системы коридора при перевозке грузов и пассажиров, т.е. эксергия. Изменение эксергии во времени определяют мощностную характеристику работу транспортного коридора, где мощность есть произведение переменной в семени пути интенсивности потока на переменную в пространстве пути скорости.

3. Простой планировочный анализ существующей линейной плотности автомобильных дорог на территории Украины, по сравнению с сетью дорог развитых стран, показывает её очень низкий уровень – $0,28 \text{ км/км}^2$, что в десять раз меньше от оптимального значения. При этом, существующие дороги не являются автомагистралями, а только направлениями, с очень низким значением квадратичной плотности – $280 \text{ м}^2/\text{км}^2$, учитывающей ширину проезжей части дороги.