

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 трансграничных 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 характеристики работы 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.

4. Разработана новая структура дорожной сети автомагистралей, связывающая направления транспортных коридоров стран, граничащих с Украиной, в направлениях Запад-Восток и Юг-Север. Новая, близкая к прямоугольной, структура сети автомагистралей имеет линейную плотность 2,8 км/км² и квадратичную плотность 70 000 м²/км² с шириной проезжей части от 4 до 8 полос движения, без учета дублирующих дорог местного значения.

5. Целесообразно в транспортные коридоры включать не только пути автомобильного транспорта, но и железнодорожного скоростного. Кроме того предлагается включать и трассы высоко скоростного (до 500 км/ч) наземного электрического пассажирского транспорта (ЭСОТ-500). Как результат, в Украине в зоне транспортных коридоров появятся новые города, с населением, обслуживающим транспортную инфраструктуру и развивающим НАН-технологии.

6. С транспортных коридоров, трассированных через Харьковскую область предусмотрены ответвления скоростных дорог, планируемые касательно центра города с учетом планировочных проработок базового генерального плана 1967-1987г.г., по которому развивался г. Харьков, Скоростные дороги проложены с 4-х сторон центра и поэтому, вместе с развязками в разных уровнях создаю кольцо, перехватывающее транспортные потоки с центральной части города.

7. С учетом вышесказанного в Стратегии Развития г. Харькова до 2030г. и далее решаются транспортно-логистические задачи международного сотрудничества, взаимосвязи с областными центрами Украины, с городами Харьковской области и с самим городом Харьковом, При этом различные направления Стратегии Развития будут влиять только на мобильность населения и размеры авто и пассажиро потоков.

УДК 656. 553.12

МИТНА ЛОГІСТИКА ЯК ПЕРЕДУМОВА ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ У СВІТОВУ ТРАНСПОРТНУ ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ

Зайцева К.В., д.е.н., професор (ДонІЗТ)

Митна логістика – новітній прикладний напрямок логістики, що здійснює дві загально-господарські сфери: логістична та митна діяльність. Логістика, зокрема єврологістика, визначає напрямки інтеграції України пан європейську та світову транспортні логістичні системи, а митна діяльність має за мету забезпечити її економічну безпеку в умовах

глобалізації світового господарства. Митна логістика своїм об'єктивно-предметним полем має зовнішньоторговельні потоки під час їхнього перетину митного кордону країни та їх митну обробку. Логістична функція митної діяльності посідає важливе місце поряд із тарифно-регулюючою, інформаційно-аналітичною, контрольно-пропускною та фінансово-економічною, інтегруючи їх.

Основою логістичної функції митної діяльності є логістична організація процесу митної переробки вантажів, яка об'єднує процеси реалізації митних режимів пов'язаних із фізичним переміщенням зовнішньоторговельних вантажів через кордон. Логістика повинна забезпечити узгодженість матеріальних, інформаційних та фінансових потоків у митній діяльності, оптимальну технологію переміщення товарів через митний кордон з метою прискорення цього процесу, а також відпрацювання стандартних логістичних вимог, якщо до їхніх режимів, так і учасників зовнішньоторговельної діяльності.

Регіональна структура митної логістики включає шість рівнів регіональних митно-логістичних систем, в яких реалізуються митні режими щодо потоків митної переробки вантажів. Це локальний, мікро-, мезо-, макро-, мега- та мета рівні. На локальному рівні митно-логістична діяльність здійснюється на митних постах та пунктах пропуску.

Мікрорівень регіональних митно-логістичних систем представлений митницями – базовими підрозділами ДМСУ на які покладена безпосередня відповідальність за здійснення митної діяльності. Митниці поділяються на зовнішні, внутрішні, на кордонах спеціальних економічних зонах, також на митниці місця відправлення та місця призначення. Станом на 2009 рік в Україні налічувалося 44 митниці, 36 з яких мали статус прикордонних.

На мезорівні митно-логістична діяльність зосереджується в регіональних митницях.

Мікрорівень митно-логістичних систем – це рівень національної митної системи. Митна система держави визначається як сукупність форм, засобів і методів державного регулювання експорту та імпорту товарів. Митна система держави формується як результат митної політики.

Мегарівень митно-логістичних систем – це рівень інтеграційних угруповань країн світу, тобто митних союзників. На метарівні митно-логістичних систем – у глобальному митному просторі відбуваються, координується та співпраця таких взаємопов'язаних сфер, як зовнішньоторговельна, митна, транспортно-логістична. Керує цим процесом Всесвітня митна організація, до якої належить нині 137 країн у т.ч. Україна.

Україна разом із пострадянськими