

Секція

«МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА КОПРОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 658.7:656.025.4(477)

**ТЕНДЕНЦІЇ ТА ДОМІНАНТИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ
СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ
ТОВАРОРУХУ**

*Панченко С.В., д.т.н., професор, ректор
(УкрДУЗТ)*

Однією з основних ознак сучасного розвитку світового господарства є розгортання процесів глобалізації, які суттєво впливають на систему міжнародних економічних відносин, трансформують напрями і визначають тенденції розвитку національних економік, та які є пов'язаними з розбудовою транспортно-комунікаційних мереж і супутніх їм територіально-виробничих комплексів. Правильно організована транспортно-логістична система дозволяє скорочувати ланцюги поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність поставок.

Варто підкреслити, що існують всі підстави очікувати подальшого росту транзитних вантажопотоків, відповідно, і логістична транспортна інфраструктура буде продовжувати розвиватися, бо це стратегічна потреба економіки.

Вирішення питань, пов'язаних з оптимізацією транспортної інфраструктури на перетині основних напрямків міжнародних транспортних коридорів і поліпшення використання термінальних потужностей у регіонах України дозволить освоїти нові сегменти внутрішнього й міжнародного ринків транспортних послуг, підвищити якість транспортного обслуговування при здійсненні експортно-імпорتنних і транзитних перевезень.

Врахування глобалізаційних процесів дозволило зробити перші кроки на шляху до розбудови сучасної транспортно-логістичної системи в Україні. Так, в 1996 році згідно Концепції створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи було запропоновано створити 46 опорних транспортно-складських комплексів і спеціалізувати їх по трьох категоріях: 9 прикордонних, 16 сухопутних і 21 водний. На жаль, на сьогоднішній день транспортно-логістична галузь в Україні знаходиться на етапі становлення та потребує прискорення розвитку.

Ключове значення у формуванні транспортно-логістичних комплексів на території України належить залізничному транспорту, що обумовлено:

- розвиненою інфраструктурою шляхів сполучення, яка має резерви збільшення провізної спроможності;
- єдиною централізованою вертикаллю оперативного управління перевезеннями;
- потужною інформаційною базою, яка об'єднує всі інформаційні потоки залізничних перевезень (технології, канали зв'язку, програмно-обчислювальні комплекси);
- автоматизованою системою управління перевезеннями;
- правовою і юридичною базами, що дозволяють перейти на договірні взаємовідносини з усіма учасниками і користувачами послуг транспортного комплексу;
- можливістю розробки та впровадження єдиних технологічних процесів роботи транспортних вузлів на базі автоматизованих систем управління;
- значним ресурсним потенціалом підприємств галузі.

Крім того необхідно відмітити позитивні зрушення у напрямку реформування і оптимізації діяльності залізничного транспорту і розбудови інфраструктури залізничних перевезень, серед яких нижченаведені.

Започатковано розбудову сучасної системи транспортно-логістичних центрів, а саме у складі Укрзалізниці на базі Київського залізничного транспортного вузла створено Український Державний центр транспортно-логістичного сервісу «Ліски». Також у рамках розвитку Українсько-Угорського співробітництва проводяться переговори щодо спільної реалізації Україною та Угорщиною проекту формування логістичної зони Кішварда-Захонь-Чоп-Ужгород на території обох країн. Проект передбачає, зокрема, поступове поліпшення умов судноплавства на р. Тиса, розбудову річкових портів, створення на базі аеропорту «Мукачеве» сучасного центру авіаційних перевезень та міжнародного перевантажувального транспортно-логістичного вузла.

Прийнято Програму електрифікації залізниць на 2011-2016 рр., реалізація якої дозволить зменшити собівартість перевезень на 55 %. Відповідно до зазначеної Програми Укрзалізницею додатково буде електрифіковано

1562 км експлуатаційної довжини залізниць перш за все на ділянках, що підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації та тих, що входять до сфери розмежування вантажного й пасажирського руху.

Впроваджено електронний документообіг при транзитних перевезеннях з країнами ЄС, зокрема робота у цьому напрямку здійснювалася з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, з ВАТ “РЖД”.

Реалізуються заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля.

Активізується розвиток мультимодальних перевезень. Слід нагадати, що одним з найпоширеніших видів комбінованих (відноситься до мультимодальних) перевезень є контейнерні та контейнерні потяги, які формуються на території як України (“Вікінг і “Ярослав”), так й інших країн, насамперед Білорусі (“Зубр”).

Можна констатувати, що на вітчизняному залізничному транспорті створюються передумови для удосконалення виробничо-господарської діяльності підприємств галузі на основі переорієнтації на розширення продуктового портфелю і розробку комплексних транспортно-логістичних рішень, котрі будуть максимально наближені до потреб клієнта і вимог сучасного ринку, шляхом переходу від переважного надання послуг з перевезень до надання комплексних інтегрованих транспортно-логістичних послуг світового рівня.

Враховуючи вищезазначене для забезпечення стійких конкурентних переваг залізничного транспорту України необхідно широкое впровадження логістичних технологій як для оптимізації внутрішньокорпоративної взаємодії, так і для оптимізації взаємодії із зовнішнім середовищем. В останньому випадку процес повинен бути випереджаючим, а не реактивним, необхідно прагнути не до адаптації, а до зміни зовнішнього середовища в інтересах залізничного транспорту, тобто до створення передумов щодо інтеграції з підприємствами галузі. Дана інтеграція може бути здійснена на базі створення логістичних центрів і довгострокових логістичних угод (ланцюгів).

Сама ж ідея створення логістичних центрів на основі інтеграції учасників товароруку виражається в тому, що матеріальні, фінансові, інформаційні потоки й ресурси, які існують самі по собі на різних видах транспорту, можуть бути поєднанні за допомогою загальної системи логістичного керування. Безсумнівно, така інтеграція може дати більший економічний ефект, так як у цьому випадку забезпечується комплексне

транспортне обслуговування, доставка вантажів від виробника до споживача по єдиному транспортному документу і єдиній наскрізній ставці тарифу.

З огляду на досвід розробки транспортно-логістичних систем, вітчизняному залізничному транспорту необхідно особливу увагу приділити наступним аспектам:

- розбудові сучасної термінально-логістичної інфраструктури, у тому числі необхідно: будівництво нових транспортно-логістичних центрів; модернізація широкого кола об'єктів технологічного комплексу, підйомно-транспортного устаткування; реконструкція колійного господарства;

- створенню єдиного правового й інформаційного простору, на якому діють правила гри, які у достатньому ступені будуть задовольняти всіх учасників товароруку;

- забезпеченню мотиваційних механізмів створення довгострокових логістичних угод.

Таким чином, зміна економічних умов, конкуренція видів транспорту пред'являють нові вимоги до організації процесів доставки і зберігання вантажів на вітчизняному залізничному транспорті, породжуючи нові торгові та транспортні технології та необхідність перегляду традиційних схем з просто оперування рухомим складом у бік збільшення частки логістичних послуг.

УДК 656.027 (477)

ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС ШОВКОВОГО ШЛЯХУ В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

На сьогодні стратегічним пріоритетом розвитку України є активна євроінтеграція, яка супроводжується зміною зовнішніх та внутрішніх факторів розвитку національної економіки, підвищуючи значення зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту. Ключовим джерелом покращення рівня економічного розвитку України, відродження промислового сектору економіки, залучення додаткових коштів є участь України в міжнародній системі товарообміну. Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень, створення швидкісних магістралей та ефективного використання транзитного потенціалу країни.

Входженню України до системи