

конкуренції, мінливості ринкового середовища та попиту на продукцію. Успіх у досягненні відповідної конкурентної позиції на ринку можливий лише за умови використання корпоративної логістики.

УДК 656.025.4 (4)

ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ШЛЯХУ ВХОДЖЕННЯ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Тенденції розвитку світової економіки останніх років характеризуються активізацією процесів глобалізації. Ці процеси визначають переорієнтацію національних економік країн світу на відкритість і лібералізацію внутрішньогосподарської діяльності з метою підвищення ефективності зовнішньогосподарських зв'язків. При чому слід зауважити, що інтеграція національної економіки до системи світового господарства можлива лише за умови членства в міжнародних організаціях або інтеграційних об'єднаннях.

Сьогодні Україна вже є членом більш ніж 40 міжурядових і неурядових міжнародних організацій. Господарство України має сталий зв'язок із сучасними глобалізаційними процесами, про що свідчать індекси глобалізації КОФ і СЕІР. За індексом глобалізації КОФ, який визначається за політичним, економічним і соціальним вимірами, Україна займає 64 позицію у рейтингу країн світу за показником рівня глобалізації з 123 країн. За індексом глобалізації СЕІР, який обчислюється за економічним, технологічним, політичним і персональним вимірниками, Україна займає 39 позицію з 62 країн, що є учасниками рейтингу рівня глобалізації.

Враховуючи унікальність положення України зазначимо, що вона виступає своєрідним «мостом» на осі «Захід-Схід», на полюсах якої розміщуються два основних стратегічних торговельних блоки. Налагодження сталих зв'язків на осі «Захід-Схід» між глобальними ринками збуту створює для України умови прискорення національного економічного розвитку. Активізація міжнародного характеру виробничого процесу в умовах глобалізації забезпечується транспортним сполученням суб'єктів економіки на шляху до світового товарного ринку. З огляду на те, що в Україні саме залізничний транспорт відіграє роль основного вантажоперевізника, то на нього і покладається задача забезпечення

зовнішньоекономічних і транзитних зв'язків, інтенсифікації процесу інтеграції до світової транспортної системи через мережу міжнародних транспортних коридорів.

У загальному розумінні міжнародний транспортний коридор (МТК) – це комплекс наземних і водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди (під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом), організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Територією України проходять чотири Європейські (Критські) транспортні коридори (ЄТК) та чотири Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК).

1. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №3 за маршрутом Берлін – Вроцлав – Мостицька 2 – Львів – Київ – Москва (Німеччина, Польща, Україна, Росія). На території України протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №3, становить 694 км, автошляхів – 611 км. ЄТК №3 є одним з найбільш напружених за інтенсивністю руху автомобільного та залізничного транспорту в міжнародному сполученні.

2. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №5 за маршрутом Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна). Протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №5, на території України становить 266 км, автошляхів – 338,7 км. ЄТК №5 є найкоротшим коридором, у Львові він перетинається з ЄТК №3 та ТКТК «Європа – Азія». Проте, за станом розвитку інфраструктурного оснащення він не відповідає європейським стандартам.

3. Пан-європейський транспортний коридор №7 – Дунайський (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна).

4. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №9 за маршрутом Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція). На території України протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №9, становить 1496 км, автошляхів – 996,1 км.

Критські коридори в межах України створюють основні напрями руху вантажопотоків, які сходяться в найбільших транспортних вузлах (Київському, Львівському, Одеському).

Разом з тим, слід відзначити, що Критські МТК

– не єдина можливість для України інтегруватися в Європейську транспортну систему. На противагу їм в Україні останнім часом широкого розвитку набули ТКТК.

5. Міжнародний транспортний коридор ТКТК «Балтика – Чорне море» за маршрутом Гданськ – Варшава – Ягодин – Ковель – Козятин – Жмеринка – Одеса (Польща, Україна) є найкоротшим шляхом між згаданими морями (довжина залізниці – 918 км, автошляхів – 1208,4 км), має розвинену інфраструктуру.

6. Євроазійський транспортний коридор ТКТК «Європа – Кавказ – Азія» за маршрутом Одеса – Іллічівськ – Поті – Тбілісі – Баку – Туркменбаші – Ашгабат – Мешхед (TRASECA) з'єднує Україну паромною переправою по Чорному морю з країнами Закавказзя і по Каспійському морю – з країнами Центральної Азії, а також надає можливість транспортувати вантажі найкоротшим шляхом з Північної та Західної Європи до Закавказзя, Близького і Середнього Сходу та у зворотному напрямку. Коридор функціонує за рахунок поєднання залізничних ліній та морських паромних залізничних переправ.

7. Трансконтинентальний транспортний коридор «Чорноморське економічне співтовариство» за маршрутом Анкара – Єреван – Тбілісі – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса – Бухарест – Димитровград – Стамбул.

8. Трансконтинентальний транспортний коридор «Європа – Азія» за маршрутом Франкфурт – Краків – Львів – Київ – Харків – Луганськ – Волгоград.

Основні функції сучасних транспортних коридорів – доставка вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко.

Розвиток транспортних коридорів та їх входження до міжнародної транспортної системи визначено пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. З цією метою прийнято ряд постанов Кабінету Міністрів України (КМУ), якими визначено основні шляхи та завдання щодо функціонування та розвитку МТК в Україні та міжнародних транспортних зв'язків.

З розширенням Європейського Союзу постали нові задачі у відповідності до рішень Загальноєвропейських транспортних конференцій з формування Пан-Європейських МТК та транспортних зон. На території ЄС формується нова система Трансєвропейської транспортної мережі, а на території нових країн-членів ЄС і країн-кандидатів на вступ до ЄС діє нових широкомасштабний План розбудови Трансєвропейської транспортної системи до 2020 року. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових країн-членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку.

У рамках плану розбудови Трансєвропейської транспортної системи Єврокомісією визначено та затверджено п'ять основних пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами.

Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні залізничні й автомобільні маршрути, що, у цілому, відповідають напрямкам ЄТК №3, №5 і №9, а також водна вісь, яка з'єднує зону Чорного моря з Середземним, Балтійським, Баренцевим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішній водний шлях Білорусь – Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського й Іллічівського портів.

В умовах ринкових відносин та на стадії реформування транспортної галузі між залізничним та іншими видами транспорту виникають об'єктивно обґрунтовані конкурентні відносини, які дедалі все більше загострюються. Однак, залізничний транспорт сьогодні все частіше програє боротьбу за споживача власних послуг.

Аналіз останніх досліджень вчених з проблематики неефективного розвитку залізничного транспорту у системі національного господарства дозволив виокремити низку проблем, що виступають перешкодами на шляху до забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту. Зокрема, мова йде про:

- зниження обсягів діяльності у сфері промислового виробництва та погіршення соціально-економічного становища населення;
- порушення принципів простого відтворення основних фондів внаслідок низької інвестиційної привабливості залізничного транспорту;
- низьку конкурентоспроможність вітчизняного залізничного транспорту на світовому ринку та погіршення відносин із сусідніми країнами, перш за все, з Росією;
- наявність механізму перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень і відсутність механізму компенсації пільгових пасажирських перевезень;
- недосконалість нормативно-правової бази, базових положень тарифної політики, управління залізничним транспортом на регіональному рівні;
- невідповідність організаційної структури залізничного транспорту умовам функціонування ринкової економіки.

Тому, на нашу думку, основними напрямками забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту мають стати наступні.

1. Адаптація системи управління залізничним транспортом до ринкових умов господарювання, а також узгодження принципів управління залізничним транспортом і організаційно-правової форми з нормами європейського законодавства.

2. Підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту та забезпечення його конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому транспортних ринках за рахунок підвищення інвестиційної привабливості й інноваційної сприйнятливості галузі.

3. Стимулювання ведення господарської діяльності підприємствами залізничного транспорту на принципах підприємництва та посилення мотивації працівників галузі залізничного транспорту.

4. Проведення раціональної еколого-економічної політики та впровадження ресурсозберігаючих технологій у виробничий процес на залізничному транспорті.

5. Забезпечення функціонування та сталого розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу з можливостями для концентрації матеріальних, сировинних, фінансових, людських, інтелектуальних і інших видів ресурсів.

УДК 658.7: 656.7

ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ НА БАЗІ АЕРОПОРТІВ ТА АЕРОДРОМІВ

Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (НАУ)

В сучасних умовах, що характеризуються високим рівнем конкуренції на ринку транспортних послуг, вирішення питань розвитку вантажних перевезень міжнародними транспортними коридорами вимагає принципово нових підходів. Ці підходи мають базуватися на принципах логістики, що дозволяють розробляти та використовувати ефективні схеми доставки вантажів, і реалізуються за рахунок створення транспортно-логістичних центрів, які набули поширення на світовому транспортному ринку.

Однією з особливостей функціонування таких центрів є використання мультимодальних перевезень, які активно розвиваються на транспортних маршрутах Європи та сприяють інтеграції локальних транспортних систем до світового ринку транспортних послуг.

Найпоширенішими в світі схемами мультимодальних перевезень є:

- автотранспорт - авіатранспорт-автотранспорт
- автотранспорт - залізничний транспорт – автотранспорт
- залізничний транспорт - авіатранспорт – автотранспорт

▪ залізничний транспорт - морський транспорт – автотранспорт

▪ залізничний транспорт - морський транспорт - залізничний транспорт

▪ залізничний транспорт – автотранспорт – авіатранспорт – автотранспорт.

Однак питання взаємодії повітряного транспорту з іншими видами транспорту в рамках мультимодальних схем транспортно-логістичних центрів розглядаються недостатньо.

Незважаючи на невелику питому вагу авіаційного транспорту в загальних обсягах перевезень, його роль в міжнародних авіаційних вантажних перевезеннях дуже значна. Питома вага міжнародних вантажних перевезень у 2014 році дорівнювала 99,4%. Обсяги перевезень вантажів та пошти в міжнародному сполученні в першому кварталі 2015 року склали 16,8 тис.тонн, що на 0,6% більше ніж за аналогічний період 2014 року.

При взаємодії декількох видів транспорту важливим завданням є організація комплексної системи транспортного обслуговування в транспортних вузлах.

Головним функціональним елементом такої системи виступають термінали. На терміналах здійснюється технологічна взаємодія різних видів транспорту на основі централізованого управління перевантажувальними та іншими операціями, пов'язаними зі складською переробкою та сервісним обслуговуванням споживачів та рухомого складу. Будівництво таких терміналів доцільно проводити на базі аеропортів, а також аеродромів громадянської авіації. Тим паче, що політикою Мінінфраструктури України передбачається підключення авіаційного транспорту до транзиту й імпорту вантажів.

В світовій практиці подібна взаємодія спостерігається в рамках проекту EuroCargex, початок якого було покладено у Франції в 2006 р.

У 2009 році було санкціоновано створення асоціації EuroCargex. Асоціація являє собою співтовариство, яке керує створенням і наступною експлуатацією мережі високошвидкісних залізничних сполучень у зв'язках з аеропортами в масштабах Європи, і є міжнародною некомерційною організацією з центральним офісом в Брюсселі.

Кожен авіаційно-залізничний термінал мережі EuroCargex має двох представників в адміністративній раді асоціації. Основними об'єктами проекту стало створення авіаційно-залізничних терміналів у Франції, Бельгії, Нідерландах, Великобританії та Німеччині. Вони створюються як в найбільших аеропортах, так і за їх межами.

Створення подібної взаємодії в Україні забезпечить можливість підвищення рівня наземного транспортного обслуговування євразійських вантажних перевезень, можливість