

перевезень;

- підвищення рівня взаємодії між різними видами транспорту під час здійснення міжнародних перевезень;

- удосконалення нормативно-правового забезпечення співробітництва в галузі транспорту;

- формування погодженої політики в галузі транспортної безпеки та захисту навколишнього середовища.

Таким чином, в наш час, забезпечити сталий розвиток та підвищення ефективності вітчизняного ТДК можливо на основі активізації співробітництва у транспортній сфері.

**УДК 657.471:656.022.8**

### ТРАНСФОРМАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ТА ЇХ РОЛЬ В ІНФОРМАЦІЙНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ІНТЕЛЕКТУАЛІЗАЦІЇ ВІТЧИЗНЯНОГО ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ

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

Прагнення України до якнайшвидшої інтеграції у світове співтовариство, багатовекторні наміри в розвитку торгово-економічних відносин з іншими державами об'єктивно створюють сприятливі умови для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів і робочої сили через нашу державу. Це у свою чергу веде до росту транснаціональних товарних потоків і збільшенню міжнародного транзиту вантажів. Тому, Україна має досить реальні перспективи в самоствердженні своєї ролі як транзитної держави.

Єдина транспортна система України, що об'єднує всі сучасні види транспорту, які в цілому відповідають внутрішнім та зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, потребує на даному етапі істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг і, в першу чергу, у міжнародному сполученні.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортної логістики та транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє природне середовище.

Враховуючи сучасні тенденції розвитку ринку логістичних послуг, можна стверджувати,

що базовими елементами управління товарними потоками стали логістичні центри, що відіграють ключову та інтегруючу роль у логістичній системі обігу та транспортування вантажів.

Необхідність переходу на логістичні технології організації управління матеріальними потоками в процесі доставки товару, територіальна близькість до міжнародних транспортних коридорів, наявність необхідної транспортної, складської інфраструктури; тяжіння до існуючих або перспективних центрів ділового співробітництва, все це обумовлює створення міжнародних транспортно-логістичних центрів з функціями комплексу транспортно-сервісних послуг.

Розглянувши можливі переваги створення міжнародних транспортно-логістичних центрів, необхідно звернути увагу на додаткове їх залучення до сфери інтелектуалізації вітчизняного промислового сектору економіки України.

Враховуючи глибокі кризові явища, що супроводжують економіку України на протязі 19 років та їх руйнівний вплив на вітчизняний промисловий сектор, сьогодні потрібні дієві шляхи на основі комплексної інтелектуалізації вітчизняного промислового виробництва, що дозволять отримати комплексний ефект. Його сутність полягає перш за все у збільшенні конкурентоспроможності вітчизняної продукції, яка створюватиметься на основі світових досягнень інженерної думки, що дозволить збільшити експорт вітчизняної високотехнологічної продукції, підвищити інноваційність економіки, стабілізувати валютний курс та банківську систему, збільшити надходження до державного бюджету тощо. Збиранням, аналізом та систематизацією провідних світових розробок щодо сучасних видів сировини, матеріалів, модулів, вузлів агрегатів, їх технічних характеристик мають займатися інформаційні центри, що входитимуть до складу міжнародних транспортно-логістичних центрів. Така інформація, в комплексі з результатами маркетингових досліджень щодо потреб ринку та результатами аналізу технічних можливостей вітчизняних промислових об'єктів, створить інформаційну основу діяльності конструкторсько-технологічних центрів. Вони, об'єднуючи інформацію щодо вітчизняних виробничих потужностей, залучаючи та акумулюючи інтелектуальний потенціал вітчизняних інженерів конструкторів та внутрішні можливості інтелектуального та інноваційного розвитку промислового сектору, формують новий підхід до виходу вітчизняного промислового сектору на конкурентоспроможний рівень розвитку.

Таким чином, діяльність міжнародних транспортно-логістичних центрів повинна будуватися на таких основних принципах:

пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів та інформаційного банку даних щодо існуючих світових пропозицій сучасних за технічними характеристиками сировини, матеріалів, модулів, вузлів тощо);

організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг;

максимальна стандартизація та уніфікація перевізних та інших документів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг; організація співробітництва з українськими та міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну з ними;

формування та реалізація основ інноваційної логістики.

**УДК 656.073**

### ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

*Винников В.В., д.э.н., профессор,  
Кузьменко Ю.А., аспирант (ОНМА)*

Комплексное развитие крупных транспортных коридоров осуществляется в соответствии с направлениями и задачами, поставленными правительством Украины в целях повышения конкурентоспособности и реализации транзитного потенциала страны, повышения комплексной безопасности транспортной системы и улучшению инвестиционного климата отрасли.

Система МТК на территории Украины включает в себя самые короткие и удобные пути в направлении Балтика – Чёрное море, Северная и Центральная Европа – Закавказье, Центральная Азия, Иран, Китай. По результатам исследований английского института «Рендел» по коэффициенту

транзитности Украине принадлежит первое место в Европе: в зоне её внешнего притяжения находятся более 30 стран.

Отдача от транспортных коридоров в бюджет Украины по предварительным расчётам, могла бы составлять 5-7 млрд. долларов в год. Заинтересованность стран Европы в возрастающих грузопотоках и более эффективном и скоростном продвижении грузов очень велика. Вопрос в том, сумеет ли Украина распорядиться своим географическим преимуществом.

Так, например, по данным Международной организации сотрудничества железных дорог, ежегодно из Восточной Азии и морским транспортом перевозятся в Европу 3,5 млн. контейнеров, транспортная составляющая этих перевозок оценивается в 100 млрд. дол. в год, но если этот маршрут войдёт в единую транспортную сухопутную сеть от Атлантики до Тихого океана, то это даст эффект свыше полумиллиарда долларов. Возникшая при этом экономия времени при транспортировке грузов при наличии рефрижераторных подвижных составов может привлечь ещё и владельцев скоропортящихся грузов.

Контейнерный проезд от Находки до Бреста идет менее девяти суток, а морским путем из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу в среднем 31 сутки. Если продолжить «коридор» по маршруту Закавказье - паром через Каспий (или посуху через Иран) - Центральная Азия - Китай - выход к Тихому океану, то путь сократится на 2 тыс. км.

Для Украины такой вариант чрезвычайно выгоден, ведь на выходе из Закавказья грузопотоки могут паромом идти до Ильичевска, а отгула по всей Европе: по морю из Стамбула в Северную Европу грузопотоки преодолевают 7 тыс. км, а маршрут Поти - Одесса - Гданьск равен 2050 км.

Но ни какие выгоды от сокращения расстояния и экономии времени не будут приняты во внимание, если на территории страны не будет обеспечена сохранность транзитных грузов. Это тоже одна из важных проблем, требующая срочного решения.

Паромная переправа Поти/Батуми — Варна - Ильичевск это составляющая международного транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), в сферу притяжения которого входят страны Закавказья (Азербайджан, Армения, Грузия), Центральной Азии (Туркмения, Иран, Афганистан). В перспективе после прокладки железнодорожного пути Кашгар (Китай) - Ош - Андижан (Узбекистан), к ним добавится Южная часть Китая. По оценкам украинских железнодорожников потенциальные объемы перевозок между Батуми/Поти и Ильичевском с учетом кризисного положения экономики постсоветских стран, международного