

прискоренням руху понад 250-300 км/год, створенням потужного транспортно-логістичного комплексу сприятиме: залученню додаткових транзитних вантажопотоків, впровадженню нової транспортної та обслуговуючої техніки та сучасних технологій перевезень; створенню сприятливого інвестиційного клімату як в зонах магістралі, так і в країні в цілому; впровадженню ресурсозберігаючих технологій; зниженню екологічного навантаження на прилеглі території.

Позитивними наслідками розбудови подібних магістралей, також, є інтеграції національної транспортної системи до міжнародної, яка надасть можливість покращити національну транспортну мережу та її інфраструктуру, яка буде направлена на забезпечення безперервного процесу перевезення вантажів та пасажирів по внутрішній мережі та країнам СНД.

Отже, розбудова швидкісних комбінованих транснаціональних магістралей дозволить вийти Україні на новий виток розвитку, сприятиме зростанню економічної активності в зонах магістралей, їх інвестиційної привабливості, реанімації і розвитку існуючих підприємств та створенню нових промислових центрів. Вони повинні бути пріоритетними напрямком розвитку міжнародної транспортної інфраструктури. Створення додаткових робочих місць дозволить покращити соціально-економічну ситуацію країні, добробут населення, а міжнародний та стратегічний характер транснаціональних магістралей сприятиме політичній стабільності та взаєморозумінню між державами, територією яких проходять такі стратегічні об'єкти.

УДК 629.423 (477)

НЕОБХОДИМОСТЬ УНИФИКАЦИИ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ МТК

Астахов В.М., к.т.н., профессор (УкрГАЗТ)

При формировании направлений развития экономики основным инструментом реализации национальных интересов в обеспечении интеграции в мировую экономику является развитие транспортной системы страны. Из всех видов транспорта железнодорожный транспорт, в настоящее время, является наиболее интенсивно развивающейся отраслью, как мировой экономики, так и экономики большинства стран СНГ.

В современных условиях, развитие внешнеэкономических связей сопровождается возникновением грузовых транспортных коридоров, созданием высокоскоростных

пассажи́рских линий, проходящих по территории разных государств, в том числе и Украины. В таких условиях ведущая роль принадлежит железнодорожному транспорту, преимущества которого в полной мере проявляются при условии: создания единой транспортной сети, которая позволит осуществить скоростные перевозки на дальние расстояния; обеспечения возможности перевозок грузов тяжеловесными поездами; гарантирования низких сроков доставки грузов и перевозки пассажиров.

Эффективное функционирование вновь формирующихся международных грузовых транспортных коридоров требует унификации технических требований к подвижному составу, к элементам инфраструктуры национальных железных дорог, унификации требований к новым локомотивам. Это позволит обеспечить техническую и эксплуатационную совместимость отечественных железнодорожных сетей с сетями стран-партнеров.

Сегодня по международным транспортным коридорам, которые проходят по территории Украины и стран СНГ, в основном, работают однотипные электровозы, созданные по техническим требованиям еще Министерства путей сообщения СССР. Износ подвижного состава железных дорог современной Украины достиг по электропоездам - 80,3%; дизель-поездам - 93,1%, за пределами назначенного производителями нормативного срока службы эксплуатируется 57,3% электропоездов постоянного и переменного токов, 88,7% дизель-поездов. Аналогичное состояние подвижного состава наблюдается на железных дорогах России, Казахстана, Грузии, стран Балтии.

В программах развития железных дорог указанных стран прописаны положения о необходимости обновления подвижного состава. Однако, различие технических требований к подвижному составу может создать новые проблемы, в том числе беспрепятственное преодоления границ. Так, в соответствии с требованиями, на Украине созданы и выпускаются грузовые электровозы ДЭ1 постоянного тока с КТД, грузопассажи́рские – переменного тока ДСЗ с АДТ, идет освоение производства грузовых электровозов переменного тока 2ЕЛ5 с КТД, в то время как в Казахстане было закуплено электровозы переменного тока с АДТ, созданных промышленностью КНР, а в России – в производстве находятся электровозы ЭС5К, 2ЭС5К переменного тока с КТД и др.

Создание и обновление подвижного состава, который обладает разными техническими характеристиками, может привести к невозможности выхода локомотивов данных стран на железные дороги других государств. В связи, с чем возникает вопрос о необходимости сохранения

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