

грузов и пассажиров с использованием нескольких видов транспорта; строительство новых железнодорожных и автомобильных магистралей по направлениям международных транспортных коридоров 2) в транспортной – используется новая технология перевозочного процесса с эксплуатацией специальных поездов ВИКИНГ и ЗУБР (в девятом коридоре), маршрутная скорость которых достигает 85-90 км/ч, а продолжительность прохождения границ – 35-40 мин. (при обычных перевозках 28-42 ч); совместное использование подвижного состава нескольких государств (вагонов, работающих исключительно в транспортном коридоре по кольцевым маршрутам и специализированным по ограниченной номенклатуре грузов; локомотивов, выполняющих тяговое обслуживание грузовых и пассажирских поездов на территории нескольких государств); 3) в финансовой – привлечение финансовых ресурсов мировых финансовых организаций; развитие частно-государственного партнерства, что позволяет наряду с привлечением частного капитала в инвестирование железных дорог развивать государственные вложения в инфраструктуру международных транспортных коридоров, используемую для социально-значимых перевозок (до 100 % в новой строительстве и на техническую эксплуатацию железнодорожных коммуникаций); использование двусторонних согласованных тарифов, увязанных с уровнем платежеспособности потенциальных клиентов (например, в России более высокий уровень, а в Молдове – более низкий, что в действующих условиях исключает молдавскую сторону от пользования международным коридором); использование во взаиморасчетах национальных валют без привлечения мировых резервных валют.

Результативность не оставила себя долго ожидать: для Республики Беларусь: 1) вывоз экспортных грузов стал доступен в морские порты Литвы, России и Украины; стало возможным использование Черного моря для более дешевой транспортировки нефти из Азербайджана и сжиженного газа из Туркмени; 2) получили эффективное развитие контейнерные перевозки из России (Сибирь, Урал) в Калининградскую область, страны ЕС; решены многие проблемы пассажирских перевозок (использование коридора № 9 позволило перевозить пассажиров по более дешевым тарифам из Молдовы, Украины и России – С.Петербург/Одесса/Кишинев и С.Петербург/Львов), что в итоге увеличило пассажиропоток на 25-30 % за три последние года. Естественно замечен и рост доходов, получаемых от использования международных транспортных коридоров – в 2,5-3,0 раза, а отдача от затрат финансовых средств в их развитие составляет 128,4 \$ на 100 \$ вложений.

УДК 656.025.4(477)

### ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ МТК НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

*Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Розвиток транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Винятково вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему Євро-Азіатських міжнародних транспортних коридорів. Це реальний крок до її повномасштабної участі у європейській інтеграції.

Розбудова системи МТК на території країни дозволяє підвищити рівень економічної незалежності та національної безпеки держави, збільшити надходження до бюджету, реконструювати національну транспортну мережу, відкрити нові можливості для регіонального розвитку, значно збільшити зовнішньоторговельні зв'язки за рахунок сучасного транспортно-технологічного комплексу.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних договорів, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Однак на сьогоднішній день існує безліч факторів, що стримують розвиток мережі МТК на території України, серед яких слід виділити: високий рівень зносу основних фондів на всіх видах транспорту, недостатній рівень фінансування розвитку транспорту і транспортної інфраструктури, низький рівень транспортно-логістичного сервісу при організації перевезень, митне законодавство, що ускладнює процедуру перевірки і документообігу експортно-імпортних вантажоперевезень, недостатній розвиток інформаційної інфраструктури забезпечення вантажоперевезень.

Основними напрямками зниження бар'єрів у сфері МТК повинні стати: поетапна лібералізація дозвільної системи при перевезеннях пасажирів і вантажів і забезпечення свободи транзиту; уніфікація режимів перевезень пасажирів і вантажів між державами-учасниками СНГ і третіми країнами; розширення доступу до ринку транспортних послуг, здійснюване через комерційну присутність; гармонізація систем ліцензування; ухвалення єдиних підходів по розвитку конкуренції і запобіганню несумлінної конкурентної практики; ухвалення зобов'язань про взаємне визнання сертифікатів,

дипломів і ін. стосовно транспортних засобів, водіїв і менеджерів транспортних компаній.

Важливу роль у забезпеченні розвитку МТК відіграє макрологістичний підхід, згідно якого МТК найближчого майбутнього повинні бути системою зв'язаних транспортно-розподільних логістичних вузлів, оперативної і адекватно реагуючих на потреби світової економіки і функціонуючих в глобальній логістичній мережі ланцюгів поставок або товаропровідної мережі.

Грунтуючись на основних положеннях Угоди про злагоджений розвиток міжнародних транспортних коридорів актуалізується питання створення єдиної системи управління і контролю функціонування МТК. Необхідно не тільки одержувати і обробляти дані, але і мати нагоду зворотного зв'язку і управління всіма ділянками і зонами контролю не тільки на залізничних перевезеннях, але і на інших видах транспорту.

Відставання в області інформаційного розвитку МТК робить вітчизняний транзит непрозорим і непривабливим для учасників транспортного процесу, що знижує результат, досягнутий в інших областях, навіть в таких дорогих, як інфраструктурний розвиток МТК. Стає цілком зрозумілим, що забезпечення розвитку МТК потребує реалізації нових підходів до організації системи управління на основі широкого застосування сучасних інтелектуальних транспортних систем (ІТС).

В останні 10 років словосполучення «інтелектуальні транспортні системи» (Intelligent Transportation Systems) і відповідні аббревіатури – ІТС, ITS – стали звичайними в стратегічних, політичних і програмно-цільових документах розвинутих країн.

За наявності певних відмінностей в тлумаченні поняття ІТС в різних країнах узагальнюючим може бути наступне визначення: «Інтелектуальні транспортні системи – це системна інтеграція сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами і користувачами, орієнтована на підвищення безпеки і ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту».

ІТС дозволяють ефективно вирішити ключові проблеми використання наземних суспільних інфраструктур, серед яких головними є: забезпечення істотне підвищення безпеки дорожнього руху; боротьба із затримками транспортних засобів і заторами в транспортних сітках всіх видів транспорту; підвищення продуктивності інтермодальної транспортної системи.

Загалом Україні потрібна ефективна стратегія управління транспортним комплексом як цілісною виробничо-економічною системою, яка має базуватися на комплексному підході та на принципі

ієрархії пріоритетності цілей, ієрархії загальних національних і локальних (галузевих) пріоритетів.

Всі зазначені чинники забезпечення розвитку МТК є складовими єдиної мети – відродити Україну як транспортну державу, що займе у світі своє вигідне положення.

УДК 656.21

### АНАЛІЗ ВПЛИВУ ПРОСТОЮ МІЖНАРОДНОГО ВАГОНОПОТОКУ НА ОБОРОТ ВАГОНІВ

*Пестременко-Скрипка О.С., асистент (УкрДАЗТ)*

Нові введення в технологію роботи станції, після надання їй статусу прикордонної передавальної, спричинили простій транзитних вагонів на станції і, як результат збільшення тривалості обороту вагонів та затримку в терміні доставки експортно-імпортних вантажів в далеке і ближнє зарубіжжя. До основних операцій з технічного та комерційного огляду додатково додався прикордонний, митний, екологічний, ветеринарний, фітосанітарний та санітарно-епідеміологічний контроль, також значно збільшилося число операцій, що пов'язані з обробкою документів прикордонТЕКом, контролюючих передач та митним контролем.

Для визначення ступеня взаємозв'язку між оборотом вагонів по залізниці та середньодобовим простоем вагонів, що були затримані на прикордонних передавальних станціях був використаний кореляційний аналіз. Коефіцієнт кореляції показав, що при збільшенні величини простою затриманих вагонів збільшується тривалість обороту через прямо пропорційну залежність між цими величинами.

З метою прискорення роботи пунктів пропуску і скорочення часу простою поїздів необхідно удосконалювати та приводити до єдиних стандартів технологію роботи пунктів пропуску, упроваджувати використання електронної інформації і документообігу в процес перевезення вантажів.

Для забезпечення ефективного використання технічних засобів станції, якісного виконання функцій з приймання та відправлення поїздів з найменшим часом перебування вагонів на станції та збереження вантажів необхідно розробити типовий технологічний процес (ТП) роботи прикордонних передавальних станцій, в якому буде чітко визначено організацію роботи робітників станції та контролюючих організацій.