

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОНАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДРІБНОПАРТІЙНИХ ВАНТАЖІВ В МІСЬКИХ УМОВАХ

О.П. Калініченко

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
kttkap2016@gmail.com*

Прагнення України до Європейської інтеграції, як головної мети зовнішньої політики нашої держави [1,2], обумовлює необхідність рішучих реформ в різних сферах діяльності, та визначає необхідність «запровадити умови для посилення економічних та торговельних відносин, які вестимуть до поступової інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС, у тому числі завдяки створенню поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі» [3]. Для міжнародної торгівлі транспорт є обов'язковою ланкою, без якої неможливо розглядати зовнішньоекономічні зв'язки. Розвиток економіки кожної країни тісно пов'язаний з розвитком транспортної системи, а взаємна інтеграція транспортних систем можлива на основі доцільності створення єдиних стандартів, інфраструктури, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів.

Географічне положення України, з точки зору руху світових матеріальних потоків, зобов'язує до максимального використання транзитного потенціалу та одержання максимального прибутку від діяльності міжнародних транспортних коридорів (МТК) [4,5,6]. Саме розвиток МТК може в значній мірі сприяти розвитку економіки країни, та дозволить підвищити рівень національної безпеки, економічної незалежності та рівень конкурентоспроможності на світовому ринку. Транзитні можливості України в організації вантажних перевезень забезпечують її особливе значення для Європейської транспортної системи при побудові оптимальних маршрутів та схем доставки. Найкоротші шляхи із Західної Європи у напрямку на Афганістан та із Північної Європи до Чорного моря проходять через територію України [7,8].

Обсяги вантажоперевезень будуть продовжувати активно зростати, при цьому прогнозується, що світовий попит на вантажні перевезення потроїться в період з 2015 по 2050 рік. У той же час вантажні перевезення та логістика знову зазнають серйозних перетворень. Технології, бізнес-моделі, поведінка споживачів, зміни в моделях торгівлі та інші фактори — все це буде сприяє зміні транспортного ландшафту, а їх розвиток може істотно впливати на прогнозоване зростання [9].

В 2018 році Європейська комісія опублікувала на своєму офіційному сайті карти транспортних коридорів мережі TEN-T на території країн Східного партнерства (рис.1), в тому числі і України. Одним із самих перспективних напрямків розвитку транспортних коридорів територією України є використання транзитного потенціалу в напрямку морських портів, та подальшого руху вантажопотоків на Південь.

У єврокомісії стверджують, що подальший розвиток транс'європейської мережі залізниць, річкових та морських портів, внутрішніх водних шляхів, аеропортів та автодоріг, у співпраці з країнами Східного партнерства має сприяти розвитку торговельних відносин, збільшенню товарообороту між Сходом та Заходом, забезпеченню безпеки та миру, підвищенню безпеки руху, ефективності роботи прикордонних переходів.

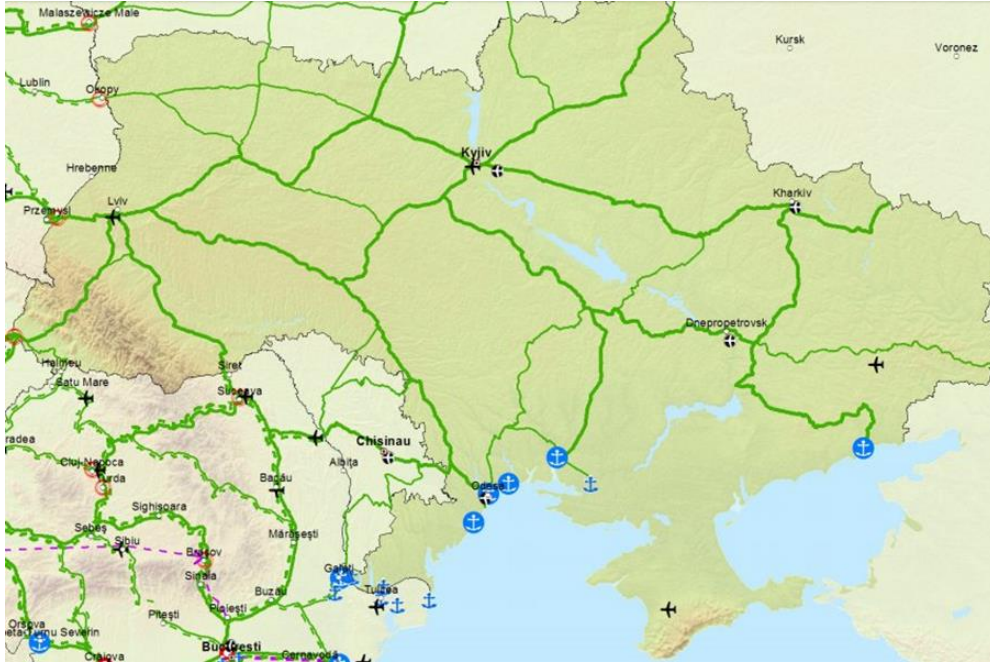


Рисунок 1 - Карта автомобільних доріг України в рамках коридорів TEN-T

Нова політика розвитку мережі TEN-T передбачає створення до 2030 року базової транспортної мережі, яка буде служити основою для здійснення перевезень у межах єдиного ринку. Мережа TEN-T складається з двох рівнів: основної мережі, яка повинна бути завершена до 2030 року, і всеосяжної мережі, що живить цю мережу, яка повинна бути завершена до 2050 року. Всеохоплююча мережа забезпечить повне охоплення ЄС і доступність усіх регіонів. Основна мережа буде віддавати пріоритет найбільш важливих ланок і вузлів TEN-T, які будуть повністю функціонувати до 2030 року. Обидва рівня включають всі види транспорту: автомобільний, залізничний, повітряний, внутрішній водний та морський транспорт, а також інтермодальні платформи [10].

Нова основна мережа TEN-T базується на комплексній мережі маршрутів, що охоплює основну мережу на регіональному та національному рівнях. Мета полягає в тому, щоб поступово, і до 2050 року, переважна більшість громадян і підприємств Європи будуть знаходитися не більш ніж в 30 хвилинах їзди від цієї всеосяжної мережі [11]. Керівні принципи TEN-T встановлюють загальні вимоги до інфраструктури TEN-T – з більш жорсткими вимогами до базової мережі. Це забезпечить безперешкодні транспортні операції по всій мережі. Ця політика також сприяє впровадженню систем управління дорожнім рухом, які дозволять оптимізувати використання інфраструктури і підвищити ефективність. Впровадження базової мережі буде полегшуватися з використанням коридорного підходу. Десять коридорів забезпечать основу для скоординованого розвитку інфраструктури в рамках основної мережі [12].

Особливої уваги потребують питання взаємодії базової мережі з малозабезпеченими країнами, для яких проблема відстані посилюється фізичними, технічними, бюрократичними, нормативними та правовими бар'єрами, що пов'язані з перетином кордонів. Низькі обсяги торгівлі обмежують можливості взаємодії таких країн із світовими логістичними групами, часто змушуючи їх покладатися на іноземних посередників для виконання перевезень. Коридорний підхід пропонує переваги для цих країн у доступі до більш якісної інфраструктури, яка допомагає

консолідувати транспортні потоки, що в свою чергу пропонує більш якісну інфраструктуру та послуги [13].

Література.

1. Стратегія комунікації у сфері європейської інтеграції на 2018—2021 роки. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/250383204>. (дата звернення: 10.11.2020).
2. План заходів з реалізації стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155/2019#Text> (дата звернення: 10.11.2020).
3. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення 15.11.2020).
4. Р. В. Вернигора, А. М. Огороков, П. С. Цупров, О. І. Павленко. "Мультиmodalні перевезення як базовий сегмент транзитного потенціалу України". Транспортные системы и технологии перевозок, №. 14, 2017, С. 20-29.
5. Бондар В. В. Рівень розвитку транспортної інфраструктури України: національний та глобальний вимір / В.В.Бондар // Вісник Миколаївського національного університету ім. О. В. Сухомлинського. 2014. Вип. 2. С. 168-171.
6. Кривенко О. К., Гребельник М. М., Солоденко Ю. М. Вплив транспортних коридорів на зовнішньоекономічну діяльність транспортних підприємств України //Вісник Національного транспортного університету. 2018. №. 2. С. 76-81.
7. Комчатних О.В., Редько Н.О. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку. Науковий журнал. Випуск 3, 2016. С. 148-153.
8. Прокудін, Г. С., Чупайленко, О. А., Дудник, О. С., & Прокудін, О. Г. Шляхи вирішення проблем управління вантажопотоками в транспортних системах України //вісник східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2020. – №. 5 (261). – С. 33-39.
9. ITF Transport Outlook 2019/ URL: https://doi.org/10.1787/transp_outlook-en-2019-en (дата звернення: 20.11.2020).
10. Goldmann K., Wessel J. TEN-T corridors—Stairway to heaven or highway to hell? //Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2020. Т. 137. С. 240-258.
11. Šakalys R., Batarlienė N. Research on intermodal terminal interaction in international transport corridors //Procedia Engineering. 2017. Т. 187. С. 281-288.
12. ЕС—European Commission et al. Connecting Europe: The new EU core transport network. 2011.
13. Kunaka C., Carruthers R. Trade and transport corridor management toolkit. The World Bank, 2014.