

прискорення розвитку регіональних транспортних систем, а також дозволить підвищити ефективність євразійських транспортних перевезень.

УДК 656.027(477)

**ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО ТА
ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ ДЛЯ
РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Позднякова Л.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

У сучасних умовах роль і місце підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Оживлення економіки України пред'являє принципово нові підходи щодо якості надання послуг залізницями.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу з кожним наступним роком збільшується внаслідок як об'єктивних та і суб'єктивних причин. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень.

Встановлено, що за обсягами транспортної роботи та порівняно з іншими країнами українські залізниці займають провідне місце у Європі. Їх вантажообіг складає 241 млрд. т- км., пасажирообіг близько 53 млрд. пас-км. на рік.

Національна економіка країни не має за можливе виділити суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів одним з яких є термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

УДК 658.3

**РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В
УМОВАХ ПОГЛИБЛЕННЯ
ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА
ТРАНСПОРТІ**

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Сучасною світовою тенденцією є концентрація і централізація капіталу і виробництва в секторах логістики і транспорту, що викликана посиленням конкурентної боротьби в умовах науково-технічного прогресу, глобалізацією світової економіки і виділенням зон економічного співробітництва, зростаючим попитом на уніфіковану послугу з одного джерела. У зв'язку з цим виникає необхідність розглядати вантажовідправників, вантажоотримувачів і транспорт як єдину систему з загальними цілями.

Напрямок створення міжнародних транспортних коридорів (МТК) є одним з пріоритетних у державній транспортній політиці на шляху її інтеграції в міжнародну економічну систему. Це реальна можливість для країни вийти на новий рівень соціально-економічного розвитку, підвищити свою роль в процесах глобальної і регіональної інтеграції. Створення ефективної системи вантажообігу неможливо без технічно обладнаної логістичної (термінально-складської) інфраструктури, відсутність якої – одна з головних проблем українського ринку транспортно-логістичних послуг. Формування національної мережі МТК на базі інтеграційних організаційних структур, які погоджують інтереси та координують діяльність усіх учасників транспортно-логістичного обслуговування, сприятиме прискоренню розбудови логістичної інфраструктури.

Виходячи з цього, основними напрямками розвитку транспортно-логістичної системи України є: розробка науково-обґрунтованої транспортної політики в області МТК; залучення вітчизняних і закордонних інвестицій на створення транспортної і логістичної інфраструктури; удосконалення законодавчої бази для впорядкування взаємин учасників доставки вантажів; розробка єдиного документообігу і використання електронних документів; створення у вузлах транспортної мережі мультимодальних термінальних комплексів багатопільового призначення; погоджений розвиток транспортної інфраструктури з метою інтеграції євразійських транспортних систем; створення умов для зниження тарифів на перевезення пасажирів і вантажів у внутрішньому сполученні; розвиток прикордонного співробітництва.

Світовий досвід використання логістичних технологій показує, що для забезпечення якості

перевезень між національними і міжнародними економічними центрами з меншими строками й транспортними витратами в місцях (районах) стику різних МТК і різних видів транспорту, на базі загальнотранспортних вузлів, необхідне створення транспортних консолідуючих центрів з відповідною вантажопереробною інфраструктурою, що включають рухомі транспортні засоби, станції, порти, термінали, логістичні центри.

На території України такі центри доцільно створити у вантажоутворюючих регіонах на базі мережі терміналів різного призначення, розташованих на перетинаннях МТК і призначених для обробки вантажних потоків. Лише ці центри здатні застосовувати у своїй діяльності сучасні інформаційні технології для постійного відстеження матеріальних потоків і забезпечувати ефективне управління доставкою вантажів кінцевим споживачам.

До основних етапів формування ринку логістичних послуг в регіоні належать: - створення сучасної термінально-складської інфраструктури, що дозволить забезпечити зниження логістичних витрат у ціні товару; надання комплексу транспортних і складських послуг, що сприятиме формуванню логістики розподілу в регіоні; розбудова регулярних магістральних транспортних маршрутів між містами з приблизно рівними обсягами споживання.

На практиці елементи транспортно-логістичних систем в регіонах розрізнені і спрямовані на досягнення індивідуальних цілей, тому для встановлення міцних взаємозв'язків між елементами системи необхідно формування кластера, що створює умови для конкуренції і активної взаємодії учасників.

Темпи розвитку ринку логістичних послуг безпосередньо залежать від політичної та макроекономічної ситуації в країні, зниження інвестиційних ризиків, розвитку вітчизняних і іноземних торгових мереж, рівня розвитку промисловості, підвищення платоспроможності населення.

В нових умовах суттєво повинна змінитися роль держави. Зокрема, функції управління господарською діяльністю транспорту повинні бути замінені законотворчими ініціативами, захистом внутрішнього транспортного ринку від недобросовісної конкуренції з боку іноземних компаній та відповідними заходами з підтримки вітчизняних структур транспортної логістики.

УДК 658

ДІЯЛЬНІСТЬ СУЧАСНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СТЕЙКХОЛДЕРІВ: ОСОБЛИВОСТІ Й ПЕРСПЕКТИВИ

Попова Ю.М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

Впровадження концепції логістики в функціонування національної економіки дає ефективні результати. Проблеми розвитку економіки країни пов'язані з нечітким законодавчо-правовим і нормативним забезпеченням, недостатньо розвинутою інфраструктурою ринку, недосконалістю системи кредитно-фінансових відносин. На сьогодні, вітчизняними й закордонними вченими активно розвиваються теорії логістики та інституціоналізму, тому порівняння й синтез цих теорій дають можливість знайти загальні переваги і використати їх на користь формування ефективних економічних й логістичних систем в країні. Розглянемо основні положення інституціоналізму та проведемо дослідження симбіозу особливостей життєвого циклу логістичних систем з точки зору інституціоналізму.

Учасники логістичного процесу намагаються мінімізувати логістичні витрати за рахунок цивілізованих відносин між собою, а не тільки за рахунок високорозвиненої інфраструктури, яка безумовно відіграє важливу роль в здійсненні логістичних процесів. Тому, потреба в інтеграції логістики певного регіону, мережі регіонів, країни в цілому з відносно низьким інфраструктурним забезпеченням є нагальнішою, ніж в регіонах і країнах, які мають відносно розвинуту логістичну інфраструктуру.

Партнери – учасники руху логістичних потоків (постачальники і споживачі), 3PL і 4PL-провайдери, оптовики, ритейлери, дистрибутори, агенти, брокери та інші учасники логістичної діяльності керуються зазначеними принципами інтеграції, тому що знаходяться в тісній взаємозалежності по відношенню один до одного й формують тим самим інституціональну логістичну інфраструктуру.

Кожний стейкхолдер має відповідні характеристики інфраструктури, в тому числі логістичної, організаційної структури та інформаційної структури підтримки бізнесу (аутсорсинг). Так, наприклад, типовий набір 3PL-сервісу може надати та компанія, яка володіє наступними власними або орендованими об'єктами інфраструктури: складське господарство, як розвинений комплекс (класу не нижче В за прийнятою класифікацією складів); транспортний парк, який налічує різнотонажні види транспорту, що дозволяють здійснювати змішані перевезення; перевалочні склади, що забезпечують оптимальний розмір поставки для регіональних торгових майданчиків підприємства.