

дозволить підвищити ефективність організації перевезень вантажів автомобільними маршрутами в рамках МТК.

[1] Проект Плану відновлення України 2022. URL: <https://recovery.gov.ua/>

[2] Пилипенко Ю.В. Підвищення ефективності управління вантажопотоками в міжнародних транспортних коридорах: дис. ...канд.техн.наук: 05.22.01. Київ, 2019. 232 с.

**УДК 656.168**

## **СУЧАСНІ ПРИНЦИПИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ**

### **MODERN PRINCIPLES OF OPERATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM**

*Н.В. Гриценко<sup>1</sup>, канд. екон. наук, доцент*

*<sup>1</sup>Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*N. V. Hrytsenko<sup>1</sup>, PhD (Econ.)*

*<sup>1</sup>Ukrainian State University of Transport (Kharkiv)*

Сучасне функціонування та розвиток транспортної логістики має ґрунтуватися на поєднанні економічних інтересів відправника, транспортного підприємства та одержувача на базі створення комплексних транспортно-технологічних систем, при яких рухомий склад виробників, споживачів і транспортників використовується кооперовано. Фундаментальний принцип логістики доставки вантажів з високою ефективністю роботи системи, має бути здійснено на розробленні єдиного технологічного процесу виробничо-транспортної системи. Мається на увазі комплексна технологія, у рамках якої, керуючись системним підходом, здійснюється чітка взаємодія всіх елементів логістичної системи. Ключова роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але й тим, що без транспортування неможливе саме існування матеріального потоку [1].

Ідеї логістики використовуються при організації перевезення масових вантажів технологічними маршрутами, у єдиних технологічних процесах транспортних вузлів, залізничних станцій і під'їзних шляхів підприємств при транспортно-експедиційному обслуговуванні, організації контейнерних і пакетних перевезень. Створення транспортно-логістичних систем потребує використання функціонального підходу. При його реалізації ланцюжок розвитку підприємства має вигляд:

- потреби вантажовласників;
- функції транспортно-логістичних систем;
- цілі функціонування транспортно-логістичних систем;
- синтез організаційної структури транспортно-логістичних систем [3].

Реалізація функціонального підходу дозволяє застосовувати нові рішення в області організаційної структури підприємства, зокрема заснованої на ідеях реінжинірингу, а також врахувати один з принципів логістики - орієнтацію на споживача. При створенні нових транспортно-логістичних систем і моделюванні процесу їх функціонування необхідно застосовувати не "реактивний" підхід до управління власністю, а "проактивний". У цьому випадку при управлінні інфраструктурою враховується довгострокова перспектива розвитку транспортно-логістичних систем, а не тільки реакція на поточні зміни ситуації на транспортному ринку. До задачі стратегічного планування відноситься і визначення нормативів, що забезпечують зниження експлуатаційних витрат у період спаду перевезень і підвищення надійності в період збільшення розмірів переробки вантажопотоків [4].

В даний час власність необхідно розглядати як ключовий ресурс, наявність якого забезпечує підвищення загальної ефективності діяльності транспортно-логістичних систем і реалізацію її стратегії. Для України сьогодні можна виділити низку потреб, реалізація яких буде сприяти розвитку ринку транспортно-логістичних послуг та інфраструктури транспортної галузі, процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір. Сьогодні державою створена «Транспортна Стратегія розвитку до 2030 року», якою визначено головні напрямки розвитку транспортної системи України [1,2].

В цьому контексті виникає необхідність здійснення заходів щодо участі приватного сектора у розвитку інфраструктури. Імплементация успішної програми залежить від таких важливих передумов:

- активна участь уряду в плануванні логістичних систем;
- тверда прихильність до приватного фінансування;
- прийняття розподілу ризиків між приватним і державним секторами;
- сильні місцеві ринки капіталу та підприємницький приватний сектор [2,3].

Також, це потреба підтримки державного контролю за політикою захисту прав споживачів для участі приватного сектора у розвитку інфраструктури логістики. Домовленості між урядом України та приватним сектором повинні охоплювати як аспекти ціноутворення (прямі та непрямі видатки), положення щодо будівництва та експлуатації, так і запобіжні антимонопольні заходи проти постачальників. При цьому виникає потреба в адекватному контролі та розподілі ризиків. Участь приватного сектора, який фінансує транспортну інфраструктуру, має розглядатись як партнерство між державним і приватним секторами.

Враховуючи вищевикладене, Україні доцільно здійснити ряд економічних та законодавчих реформ, які удосконалять проекти розвитку транспортно-логістичних систем. Цей напрямок, у подальшому, потребує більш детального вивчення з врахуванням інноваційно-інвестиційних інструментів розвитку транспортно-логістичної системи.

[1] Транспортна Стратегія розвитку до 2030 року. Електронний ресурс. <http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National Transport Strategy 2030.pdf> (Дата звернення 5.10.2022).

[2] Транспортний портал Стратегії розвитку транспортної системи держави. <https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/%D0%9F%D1%80%D0%BE%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%97%202030.doc> (Дата звернення 5.10.2022).

[3] Організація та проектування логістичних систем : підручник / за ред. М. П. Денисенка, П. Р. Лековця, Л. І. Михайлової. — К.: ЦУЛ, 2010. - 336 с.

[4] Кислий В.М. Логістика : теорія та практика : навч. посібник / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко, О. М. Соляник. – К. : ЦУЛ, 2010. – 360 с.

**УДК 629.04.083**

## **ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВИХ ЗАЛІЗНИЦЕЮ**

### **PROBLEM ASPECTS OF IMPROVING GRAIN EXPORT BY RAILWAY**

*канд. техн. наук В.М. Запара, канд. техн. наук Я.В. Запара  
А.С. Іванова, Н.Г. Капустянська*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. Zapara, PhD (Tech.), Y. Zapara, PhD (Tech.)*

*A. Ivanova, N. Kapustianska*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Через широкомасштабну агресію Російської Федерації чи не найбільше постраждала аграрна галузь України. Головною причиною такої ситуації стали проблеми в логістичній і транспортній галузях. Прямі збитки від пошкодження автомобільних доріг в Україні оцінюються не менш ніж у \$25 млрд. Загальна потреба у відновленні інфраструктури АТ «Укрзалізниця» оцінюється в \$5–6 млрд. До війни через порти в Одеській, Миколаївській, Херсонській областях, Бердянську та Маріуполі проходило орієнтовно 90% портового товарообороту України 2021 року (зокрема, 90% агроекспорту). Їх блокування призвело до логістичного колапсу та ажіотажу з експорту зернових сухопутним транспортом. Вартість логістики зросла у 2,5 рази: перевезення зерна до портів сусідніх країн подекуди сягає 40% вартості вантажу, а використання зерновозів АТ «Укрзалізниця» збільшилась в рази. Після деблокади портів обсяг експорту агропродукції може зрости з поточних 1,5–2,5 млн тонн до 3–4 млн тонн на місяць (проти 10 млн тонн у середньому 2021 року) [1].

Проте коридор працюватиме протягом обмеженого часу, а значить проблеми із логістикою можуть незабаром нагадати про себе знову. Звісно, з початком російської агресії український бізнес переорієнтувався і на експортні шляхи сухопутними коридорами через країни Європи. Попри те що вони наразі не в змозі повноцінно замінити пропускну спроможність аграрної логістики, що йшла крізь порти Причорномор'я, Україна планує збільшити їхню