

Український державний університет залізничного транспорту

Кафедра економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ФОРМУВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО
ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ

Пояснювальна записка і розрахунки
до кваліфікаційної роботи

МРЕ.263.02.06 ПЗ

Розробив: студент 2 курсу, групи 213-ЕП-321
спеціальності 051 «Економіка»
(роботу виконано самостійно, відповідно до
принципів академічної доброчесності)

_____ Анатолій КУБІНСЬКИЙ
(підпис)

Керівник: професор, д-р екон. наук
Володимир ДИКАНЬ

Рецензент: доцент, канд. екон. наук
Олена СЕМЕНЦОВА

2022

Український державний університет залізничного транспорту

Факультет економічний

Кафедра економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом

Рівень вищої освіти: магістр

Спеціальність: 051 «Економіка»

Освітня програма: «Економіка підприємства»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри,
професор, д-р екон. наук

_____ Володимир ДИКАНЬ

« ____ » _____ 2022 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ Кубінському Анатолію Анатолійовичу

1 Тема «Управління розвитком підприємств залізничного транспорту шляхом формування мультимодального логістичного центру»

керівник Дикань Володимир Леонідович, д-р екон. наук, професор

затверджені розпорядженням по економічному факультету

від «03» жовтня 2022 року № 61/22з

2 Строк подання студентом закінченої роботи «07» грудня 2022 року

3 Вихідні дані: Статистичні дані про діяльність залізничного транспорту

Фінансова звітність залізничного транспорту

Науково-методична література

Періодичні видання

4 Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити):

1 Теоретичні основи організації мультимодального логістичного центру в Україні

2 Техніко-економічний аналіз діяльності виробничого підрозділу залізничного транспорту

3 Організація роботи транспортного вузла на базі мультимодального логістичного центру в регіоні

5 Перелік графічного матеріалу

1 Основні напрямки на ринку логістичних послуг

2 Вимоги підприємств до складської логістики

3 – 10 Аналіз показників роботи станції Одеса-Застава I

11 Модель забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту при організації

12 Основні передумови становлення та успішного розвитку мультимодальних логістичних центрів

13 Показники тарифного вантажообігу та приведеної продукції по регіональним філіям у 2020 році

14 Переваги для економіки регіону від створення мультимодального логістичного центру в Одеській області

15 Переваги для економіки регіону від створення мультимодального логістичного центру в Одеській області

16 Характеристики складових ефективності мультимодального логістичного центру

17 Розрахунок часткових інтегральних показників складових ефективності мультимодального логістичного центру

6 Консультанти окремих розділів

Розділ	Прізвище, ініціали, посада та науковий ступінь консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв

7 Дата видачі завдання «12» вересня 2022 року.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Назва етапів	Строк виконання етапів	Примітка
1 Теоретичні основи організації мультимодального логістичного центру в Україні	30.09.2022	викон.
2 Техніко-економічний аналіз діяльності виробничого підрозділу залізничного транспорту	17.10.2022	викон.
3 Організація роботи транспортного вузла на базі мультимодального логістичного центру в регіоні	07.11.2022	викон.
Висновки	26.11.2022	викон.
Графічна частина	05.12.2022	викон.

Студент _____ Анатолій КУБІНСЬКИЙ

Керівник _____ Володимир ДИКАНЬ

Зміст

Вступ	6
1 Теоретичні основи організації мультимодального логістичного центру в Україні	10
1.1 Економічна сутність логістики: поняття, цілі та завдання	10
1.2 Особливості організації економічного забезпечення транспортно-логістичної системи	18
1.3 Методологічні засади функціонування мультимодального логістичного центру	22
1.4 Особливості створення спільних підприємств за участю різних видів транспорту у вузлах	27
Висновки до розділу 1	38
2 Техніко-економічний аналіз діяльності виробничого підрозділу залізничного транспорту	40
2.1 Характеристика станції Одеса-Застава І	40
2.2 Аналіз основних кількісних та якісних показників роботи станції	45
2.3 Аналіз основних виробничих фондів	48
2.4 Аналіз показників з праці	51
2.5 Аналіз фінансових результатів діяльності станції Одеса-Застава І	57
Висновки до розділу 2	59
3 Організація роботи транспортного вузла на базі мультимодального логістичного центру в регіоні	61
3.1 Ризики та очікувані вигоди від створення в регіоні опорної мережі мультимодальних логістичних центрів	61

					МРЕ. 263. 02 .06 ПЗ			
Змн.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата				
Розроб.	Кубінський				Управління розвитком підприємств залізничного транспорту шляхом формування мультимодального логістичного центру	Літ.	Арк.	Аркуші
Перевір.	Дикань						4	109
Рецензент						УкрДУЗТ		
Н. Контр.	Назаренко		<i>М.М.М.</i>	13.12.22				
Затверд.	Дикань							

3.2 Розробка пропозицій щодо створення мультимодального логістичного центру в регіоні	65
3.3 Соціально-економічні ефекти розвитку системи МЛЦ в Україні	76
3.4 Оцінка ефективності створення мультимодального логістичного центру в регіоні	86
Висновки до розділу 3	94
Висновки	96
Список використаних джерел	101

					МРЕ. 263. 02 .06 ПЗ	Арк.
						5
Змн.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дат		

Вступ

Актуальність теми. Конкурентоспроможність країни у світовій економічній системі залежить від ефективної торговельної та транспортної логістики. Для нашої країни логістика є досить важливою, адже торгівля на міжнародному рівні займає значну частку ВВП.

Розміщення держави на перетині основних транспортних артерій між Європою й Азією та між скандинавськими державами і Середземноморським регіоном надає унікальні можливості для розвитку транзиту, але попри важливість та наявність потенціалу у сфері логістичних послуг, транспортні потужності в країні використовуються неефективно та не на повну потужність, інфраструктура та послуги, які надаються вантажовідправникам і постачальникам логістичних послуг, є низькими порівняно зі світовими стандартами, а затрати на логістику досить значними.

На сьогоднішній день, з урахування постійного росту світового товарообігу, пріоритетним напрямом розвитку транспортної політики країни стало ефективне використання вже існуючих транспортних комунікацій за умови вигідного географічного розташування. Тож для забезпечення безперебійної роботи глобальних транспортних потоків, країні необхідне створення мультимодальних логістичних центрів на тих територіях, де перетинаються основні транспортні вузли (річкові і морські порти, залізниці та автомагістралі).

Актуальність кваліфікаційної роботи обумовлена необхідністю формування єдиної гармонійної транспортної системи країни, заснованої на ефективній логістичній взаємодії видів транспорту та відповідної потребам економіки країни.

Зв'язок роботи з науковими програмами, темами. Кваліфікаційна робота виконувалася у рамках і за тематикою наукових досліджень, що проводяться на кафедрі «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом» Українського державного університету залізничного транспорту.

Мета кваліфікаційної роботи полягає у розробці методів організації ефективної взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах на основі мультимодальних логістичних центрів.

Для досягнення поставленої мети потрібно вирішення наступних взаємозалежних завдань:

- дослідити стан та тенденції розвитку взаємодії залізничного та інших видів транспорту в сучасних умовах;
- обґрунтувати фактори підвищення ефективності транспортного виробництва від впровадження логістичних технологій та створення логістичних центрів;
- розробити підходи до оптимізації логістики у роботі транспортних вузлів;
- вдосконалити технології роботи мультимодальних транспортно-логістичних центрів у транспортних вузлах.

Об'єктом дослідження виступає процес взаємодії залізниць з іншими видами транспорту в транспортних вузлах.

Предметом дослідження є обґрунтування теоретичних положень та практичних рекомендації щодо створення мультимодальних логістичних центрів в сучасних умовах.

Інформаційною основою роботи є наявні положення вітчизняної та зарубіжної теорії транспортних логістичних систем, процесів та технологій, а також теоретичні розробки в економіці, логістиці та управлінні на підприємствах залізничного транспорту., публікації провідних науковців, в яких розкрито проблеми розвитку залізничного транспорту та запропоновано напрями подальшого розвитку галузі, статистичні дані, ресурси Інтернету та інші напрацювання, які містяться у джерелах [1 – 75], наведених у списку використаних джерел, а також інформація, отримана в результаті консультування з керівником роботи, науковими, науково-педагогічними працівниками та іншими особами, яка є неопублікованими авторськими напрацюваннями (найсучасніша інформація дослідницького, інноваційного характеру), дозволена для

використання автору роботи виключно при виконанні тільки цієї кваліфікаційної роботи.

Методи дослідження. Методологічною основою кваліфікаційної роботи стали методи теорії ймовірностей, математичної статистики, цілісного лінійного програмування, теорії економіко-математичної оптимізації, а також методи кластерного аналізу та оптимізації управління підприємствами залізничного транспорту.

Наукова новизна полягає в:

- формулюванні теоретичних положень моделі організації логістичного обслуговування транспортної компанії;
- обґрунтуванні вирішення проблеми вдосконалення організації взаємодії видів транспорту у транспортних вузлах шляхом створення комплексних мультимодальних логістичних центрів у регіонах;
- розробці методології детерміністського підходу до моделювання транспортно-логістичних систем, що дозволяє виокремлювати чинники зовнішнього та внутрішнього середовища, які впливають на ефективність транспортно-логістичних систем транспортних компаній.

Практична значущість кваліфікаційної роботи полягає у використанні розробленого комплексу моделей, методів та практичних заходів для підвищення ефективності функціонування вітчизняної транспортної системи шляхом створення мультимодальних логістичних центрів у регіонах.

Результатами роботи автора є обґрунтування технології функціонування регіональних мультимодальних логістичних центрів у транспортних вузлах.

Публікації. За темою роботи опубліковано статтю у електронному науково-практичному журналі «Інфраструктура ринку» загальним обсягом 12 сторінок (у співавторстві).

Апробація результатів роботи. Основні положення і результати кваліфікаційної роботи доповідалися на Міжнародній науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених «Сучасні напрямки

розвитку менеджменту та економіки в умовах VUCA-світу» Харківського національного автомобільно-дорожнього університету (17 листопада 2022 р., м. Харків).

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, списку використаних джерел.

У першому розділі кваліфікаційної роботи розкривається сутність економічного забезпечення логістики та особливості управління логістикою підприємств залізничного транспорту.

У другому розділі проведено аналіз господарської діяльності виробничого підрозділу «Одеса-Застава 1» Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця».

У третьому розділі обґрунтовано доцільність створення мультимодального логістичного центру на Одеській області, розглянуто основні ризики та виклики, приведена схема системи інтегральної оцінки ефективності мультимодального логістичного центру.

1 Теоретичні основи організації мультимодального логістичного центру в Україні

1.1 Економічна сутність логістики: поняття, цілі та завдання

Метою логістики є забезпечення підвищення ефективності організації економічної діяльності за рахунок раціонального підходу до організації управління потоками, у тому числі потоками грошових коштів, на виробництві та у сфері обігу товарів та послуг. Для забезпечення досягнення поставленої мети логістика має забезпечити вирішення наступних завдань [37]:

- розробка обґрунтованих пропозицій, які дозволяють підприємству (компанії) досягти найбільшої ефективності роботи, забезпечити зростання його ринкової частки та отримати переваги перед конкурентами;
- створення інтегрованої ефективної системи регулювання та контролю матеріальних, грошових та інформаційних потоків;
- розробка стратегій та вирішення завдань у галузі управління виробництвом та розподілом продукції;
- взаємна відповідність матеріальних, інформаційних, грошових та сервісних потоків;
- контроль за матеріальними потоками та передача інформаційних та фінансових даних про нього в єдиний центр;
- розробка способів керування операціями руху товарів;
- встановлення норм стандартизації напівфабрикатів, упаковки та визначення обсягів виробництва, транспортування та складування.

Зауважимо, що логістичний підхід багато в чому визначається особливим поглядом на речі, що визначає його успіх у досягненні поставленої мети.

Подібний погляд чи концепція логістики, спирається на низку принципів, облік яких необхідний експлуатації логістичних ідей у створенні управління виробництвом та розподілом. Серед цих принципів варто виділити такі.

Принцип системного підходу: під час розгляду логістичного ланцюга необхідно керуватися інтересами, яким служить весь ланцюг зрештою (підвищення ефективності всього циклу виробництва та розподілу у справі задоволення кінцевого попиту), а не інтереси та запити окремих ланок чи розділів ланцюга. Зокрема, окремі технологічні та технічні питання та спроби їх вирішення не повинні сприйматися всупереч інтересам усієї системи; у тому числі пропонувані рішення не повинні вирішувати лише проблеми окремих підсистем, якщо вони при цьому не сприяють підвищенню ефективності всієї системи.

Облік логістичних витрат на всіх ланках логістичної системи: спроби ефективної організації управління логістикою системи зіштовхуються зі зміною витрат, понесеної системою, як у абсолютному вираженні в окремих її ланках, так і у відносному перерозподіл витрат з однієї її частини в іншу. В останньому випадку, через відсутність належної уваги можливо домогтися зростання ефективності в одній ланці за рахунок зниження локальних витрат, але на шкоду гладкому перебігу логістичного процесу в іншій ланці, вираженій у найбільшому зростанні витрат. Правильний аналіз логістичної системи повинен звертати увагу на наслідки у зростанні витрат логістичного втручання всіх ланках логістичного ланцюга [11].

Загальне управління якістю: цей принцип вимагає звертати увагу не тільки на підвищення якості та її підтримку в рамках однієї компанії, а й на його зростання в компаніях-суміжниках та постачальниках. Зокрема, якісна кінцева продукція (або послуга) вимагає застосування лише якісних ресурсів для її виробництва, а тому забезпечення якості вихідних матеріалів, обладнання, людського капіталу та знань повинно завжди стояти високо у списку пріоритетів будь-якого застосування логістичного підходу до організації управління виробництвом та розподілу.

Гуманізація технологічних процесів та створення сучасних умов праці: забезпечення ефективності виробництва та розподілу продукції (послуг) у сучасних умовах підвищеної конкуренції та вимог з боку кінцевих споживачів

потребує застосування сучасних технологій, що неможливо без кваліфікованого та дисциплінованого персоналу. Забезпечення компанії подібною до робочої силою вимагає підвищеної уваги до питань організації комфортних умов праці, а також можливостей кар'єрного та професійного зростання.

Розвиток логістичного сервісу: важливою складовою стратегії підвищення ефективності сучасної компанії в умовах високої конкуренції є можливість виділення в очах кінцевих споживачів з допомогою побудови власного бренда. Логістичний сервіс у цих умовах виявляється важливою складовою розвитку репутації компанії, крім безпосередніх переваг, що випробовуються кінцевим споживачем у присутності ефективно організованих до- та післяпродажних послуг. Таким чином, гарантійне обслуговування, технічна підтримка, забезпечення доставки точно вчасно та гнучкість у способах доставки, приваблива та зручна упаковка, різноманітний та відповідний асортимент, інформаційне забезпечення та реклама – все це може зіграти значну роль у підвищенні привабливості продукції чи послуги компанії в очах кінцевого споживача, виділивши його серед конкурентів та забезпечивши тим самим підвищення прибутковості.

Забезпечення здатності логістичної системи до адаптації в умовах невизначеності зовнішнього середовища: розроблені власними силами вимоги ефективної організації виробництва та розподілу часто ведуть до «тендітних» систем, заточених під один вид продукції (або один, наперед заданий асортимент) продукції, але швидко розвалюється при необхідності серйозних змін у планах. В сучасних умовах швидкого науково-технічного прогресу, економічного зростання та значного рівня конкуренції у багатьох сферах економіки подібні системи можуть швидко зжили себе і виявитися найгіршим вибором у справі забезпечення реальної ефективності господарської діяльності. Тому досягнення ефективності логістичного процесу ніколи не повинно упускати з уваги факт варіабельності зовнішнього середовища, що вимагає певної міри адаптивності самої логістичної системи, що допускає досить безболісний процес підлаштовування під неминучі зміни, які диктуються конкурентами, кінцевими користувачами та іншими

факторами зовнішнього середовища. Знаходження належного компромісу між вимогами (вузької) ефективності, що базується на поточній обстановці, обраному асортименті продукції та рівні якості, з одного боку, та можливостями успішної адаптації до змін зовнішнього середовища, з іншого боку, - серйозна проблема, від успішності вирішення якої залежить досягнення кінцевої мети логістичного підходу до забезпечення успішного функціонування тієї чи іншої компанії [5].

Таким чином, логістичний підхід до організації управління процесам виробництва та розподілу продукції сучасної компанії пропонує раціональні основи для підвищення ефективності та якості виробничої діяльності. Особливістю даного підходу, який зумовив його успішність у теорії та на практиці, є системність, що звертає увагу на проблеми виробництва та обігу продукції, матеріалів, ресурсів та інформації, у контексті впливу на всю логістичну систему, покликану забезпечити задоволення кінцевого споживчого попиту. Крім того, виділення як предмет вивчення даного міждисциплінарного наукового спрямування матеріальних та нематеріальних потоків на відміну, скажімо, від діяльності функціональних підрозділів компаній, дозволило досягти більш органічного погляду на проблеми підвищення ефективності, що сприяє знаходженню точних та розвинених рішень [30].

Останні десятиліття розвиток промисловості та галузей економіки у розвиненому світі характеризувалися численними змінами та частим переглядом підходів як до організації виробництва, і до впорядкування всього різноманіття взаємодій економічних агентів.

Встановлені з XIX ст. методи ведення підприємницької діяльності та відносин з іншими суб'єктами ринки зазнали серйозних змін у віці XX, особливо в його кінці. Початкова підвищена увага до організації безпосередньо технологічного процесу виробництва продукції поступово перемістилося з нього до питань маркетингу та збуту готової продукції. До кінця XX ст. численні внутрішні технологічні процеси окремого виробництва стали дедалі більше передаватися стороннім підрядникам, тож діяльність самої компанії (компанії) стала все більше фокусуватися з його основному виді діяльності. У ході цього

процесу все більшого значення стали набувати явні та формалізовані підходи до координації діяльності численних підрядників, постачальників та збутових агентів компанії, що зумовило увагу до науково обґрунтованого підходу до раціональної організації потоків продукції, матеріалів, а також економіки (фінансів) та інформації.

Зауважимо, що господарська діяльність у нашій країні, хоч і з кільком запізненням, трансформується у тому напрямі. Зокрема, залізничний транспорт в процесі реформування втратив свій монолітний і монопольний статус у деяких сферах діяльності, багато компаній, пов'язаних із залізничними перевезеннями, змушені організовувати свою діяльність у координації із численними партнерами. Як наслідок, ті самі проблеми, з якими розвинені зарубіжні країни зіткнулися деякий час тому, наразі постають і перед вітчизняними підприємствами, які в цьому плані можуть оцінити досвід зарубіжних колег [37].

Сучасний підхід до управління логістикою бере свій початок з кінця ХХ в. Вже у 1961 р. Джей Форрестер у своїй книзі «Індустріальна динаміка» звернув увагу, як окремі помилки, неточності та випадкові явища посилювалися від одного підрозділу до іншого протягом усього ланцюжка постачання. Ці ефекти пояснюються набором складних операційних та поведінкових факторів господарської діяльності. В операційному плані, згідно загальноприйнятої на той час парадигми, кожен підрозділ (фірма, постачальник, агент) прагнули бути якомога ефективнішими в здійсненні власної функції, без будь-якої додаткової уваги до результатів своєї діяльності в кінцевому пункті ланцюжка постачання. Зауважимо, що саме звернення до кінцевого пункту ланцюжка поставок у парадигмі досягнення функціональної ефективності уявлялося важким з концептуальної точки зору, а тому сприяло подібному короткозорому підходу.

Комбінація подібних явищ сприяла виникненню дисбалансу запасів матеріалів та часу постачання, який часто приводив до катастрофічних результатів у діяльності всього ланцюжка поставок.

Іншою областю, яка готувалася до сучасного підходу до управління логістикою, було управління запасами, яке змінювалося під впливом

усвідомлення важливості управління фізичним розподілом товарів та матеріальних потоків для забезпечення корпоративної прибутковості. Зокрема, Бауерсокс та ін. визначають два важливі упущення у прийнятих на той час уявленнях про те, як слід підходити до організації фізичного розподілу матеріальних ресурсів. По-перше, мало звертається уваги на організацію безперервних та адекватних потоків достовірної інформації, які йдуть поруч із фізичним розподілом. По-друге, автори вказують на маловивченість багатьох питань, що стосуються взаємодії та спільної діяльності кількох компаній, пов'язаних разом у процесі фізичного розподілу одного й того ж набору матеріальних ресурсів. Крім іншого, зазначається бажаність розгляду питань фізичного розподілу у відриві від решти виробництва, що включало як питання планування продуктових лінійок, так і питання визначення місця розташування виробничих підрозділів. Зрештою, справедливо стверджувалося, що в майбутньому при визначенні партнерів та підрядників у фізичному розподілі запасів окремими виробниками будуть все більшу роль відігравати рівень та якість послуг, які надаються можливими транспортними та логістичними компаніями-кандидатами, на противагу простим міркуванням найменших тарифів.

Тим не менш, по-справжньому новий підхід до управління логістикою зміг сформуватися лише з приходом революційного підходу до контролю якості, що виник у післявоєнній Японії. До того часу контроль якості традиційно здійснювався у вигляді інспекцій. Так було в 1972 р. концерн «Фольксваген» рекламував переваги своєї продукції, згадуючи 800 інспекторів якості, які працювали на Вольфсбурзький завод цієї компанії. Однак для забезпечення належної якості було недостатньо лише перевіряти якість остаточної продукції власного виробництва, коли все більше число компонентів вироблялося сторонніми компаніями-постачальниками [36].

Усвідомлення цієї проблеми та наполегливі спроби її вирішення призвели у 1990 році до появи теорій загального контролю за якістю (total quality management) у роботах Файгенбаума, Демінга, Юрана та Ісікави. Як результат

аналізу, насамперед досвіду японських компаній у досягненнях найвищої якості продукції, виникли численні підходи, що передбачали майбутню теорію управління ланцюжками поставок оцінка постачальників, дослідження можливостей процесу, системи якості, процедури та стандарти якості, статистичний контроль процесу, безперервне поліпшення та ін.

Досягнення «загального контролю якості» та запровадження стандартів якості сприяли розвитку теорії управління логістикою у двох аспектах. Хоча спочатку ініціативи щодо контролю якості концентрувалися на примусі постачальників, поступово прийшло усвідомлення значної ролі споживачів та постачальників у колективному забезпеченні високої якості продукції та послуг. Головна мета спільного контролю якості – зниження варіабельності – сприяла посиленню зв'язків між окремими ланками логістичного ланцюга Крім того, моніторинг діяльності постачальників дозволив виділити численні інші характеристики, якими можна було б оцінювати діяльність постачальників крім просто ціни їх послуг або продукції, що також, сприяло подальшій інтеграції погляду на діяльність всього логістичного ланцюга [48].

Тісно примикала до подібної діяльності і література із закупівель та стратегії підбору постачальників, що розквітла в західній управлінській теорії у 1980-х та 1990-х рр. До цього моменту закупівля та підбір постачальників у багатьох західних компаніях перетворилися з простої клерикальної роботи в один із найважливіших стратегічних ресурсів. До 1990-х років важливість системного управління логістичними ланцюжками все більше усвідомлюється в домінуючій управлінській літературі. Як наслідок, питання закупівель та підбору постачальників все більше набувають стратегічного значення в теорії та на практиці. Все більшого поширення набувають стратегічні альянси та спільні компанії, що сприяють підвищенню керованості логістичних ланцюгів Дедалі більше стали застосовуватися стратегії, що концентруються на якості, логістичному інжинірингу та логістичному розвитку, які підтримувалися механізмами усвідомленого підходу до стратегії вибору постачальників.

Компанії прагнули оточити себе постачальниками, здатними надати якісні

послуги у певних галузях господарської діяльності, що призвело до програм зниження кількості постачальників, концепціям одного постачальника та ін. Цей процес посилив позиції окремих постачальників, одночасно підвищуючи керованість логістичних ланцюжків.

Зрештою, найбільш важливий теоретичний підхід, що привів до життя сучасне уявлення про управління логістикою, був пов'язаний з поняттям ощадливого виробництва (lean manufacturing), що народився з практики японських компаній, насамперед – Тойоти.

Японський підхід до організації виробництва характеризувався центральним принципом боротьби з марнотратством. За японськими поняттями марнотратство на виробництві було пов'язане з сімома аспектами: запаси та надвиробництво, транспортування та рух, дефекти, очікування та невідповідна обробка. Надалі було додано восьмий аспект - невідповідний дизайн продукту. Зокрема, боротьба з марнотратством передбачала, що вироблятися має лише та продукція, яка має попит у споживачів, вона повинна бути зроблена в точності в тій кількості, яка затребувана і коли затребувана, при цьому повинні бути відсутні дефекти і не повинно бути непотрібного руху продукції та матеріалів. Передбачається, що будь-яка операційна діяльність, яка відхиляється від цього ідеалу, має безперервно покращуватися, доки не буде досягнуто ідеалу. Найбільшого розвитку на практиці початковий принцип ощадливого виробництва отримав у практиці компанії Тойота, з якої вийшов значний набір принципів та методик, таких як:

- аналіз процесів;
- контроль якості;
- усунення затримок за допомогою укороченого виробництва;
- автоматизація;
- виробництво «точно-в-термін»;
- контроль розкладу;
- баланс виробництва та вирівнювання;
- стандартизація;

Надалі і до сьогодні теоретичні основи управління логістикою продовжували вдосконалюватися та еволюціонувати. Зокрема, було запроваджено корисне розмежування між ланцюгами поставок типу «штовхай» (як було прийнято в минулому) та ланцюгами поставок типу «тяни», що характеризуються різним підходом до формування додаткової вартості на виробництві (М. Портер). Протягом останнім часом було виділено мережеву складову організації постачальників багатьох реально функціонуючих компаній у розвинених країнах, та вивчення характеристик організації відповідних мереж, що є ефективним для подальшого розвитку ідей ефективного управління логістикою

1.2 Особливості організації економічного забезпечення транспортно-логістичної системи

Раціональна організація діяльності транспортно-логістичної системи має ряд особливостей, пов'язаних з природою проблем, які вирішуються при здійсненні господарської діяльності та взаємодії суб'єктів ринків транспортних послуг. [48]

Вивчення економічного забезпечення транспортно-логістичного комплексу має супроводжуватися виявленням та аналізом цих особливостей з подальшим їх обліком у ході логістичного аналізу діяльності компаній транспортно-логістичної системи та спроб вдосконалення організації їхньої діяльності [37].

Економічне забезпечення передбачає вивчення показників функцій попиту та пропозиції на різних дослідників ринках, що у разі транспортно-логістичної системи зводиться, в основному до ринків транспортних послуг.

З боку функції попиту найважливішими питаннями стають питання структури та розміру витрат. Особливістю транспортно-логістичної системи є різноманітність форм, які приймають непрямі витрати (на відміну від прямих, пов'язаних безпосередньо із здійсненням транспортною діяльністю та виражених

в амортизації обладнання, заробітної плати, витрат на матеріали тощо). Так, значну частку «витрат» у транспортній сфері становлять різного роду тимчасові затримки, пов'язані як з неефективною організацією транспортно-логістичного комплексу, так і з дією різних випадкових факторів (стихійних лих, аварій, а також навмисного та ненавмисного впливу людського фактора). На ці важливі характеристики речення транспортних послуг безпосередньо впливає структура організації перевезень: насамперед, вид транспорту чи поєднання видів транспорту у разі здійснення змішаного перевезення.

Залізничний транспорт має певні особливості в економічному забезпеченні транспортно-логістичного процесу. Ключовими економічними проблемами вантажних перевезень на залізничному транспорті є:

- невідповідність структури виробничих ресурсів транспорту структурі попиту на вироблені товари та послуги;
- нерівномірність використання виробничих ресурсів транспорту за часом та за потужністю;
- неможливість стовідсоткової економічної реалізації технічних властивостей виробничих потужностей.

Зауважимо, що на вітчизняних транспортних ринках невідповідність структури виробництва структурі попиту багато в чому спричинено спадщиною радянських часів, коли транспортна сфера розвивалася на умовах далеких від ринкових, а тому лише дуже опосередковано пов'язаних із вимогами, з боку кінцевих користувачів [36].

Нерівномірність використання виробничих ресурсів по потужності пов'язана як з технічними та технологічними проблемами, так і з особливостями ринкового попиту. Зауважимо, що характеристики потужності рухомого складу більш повно використовуються при транспортуванні вантажів навантаженому напрямку на відміну від порожнього.

Задоволення попиту на транспортні послуги залізничного транспорту передбачає вдосконалення роботи залізничного транспорту в умовах жорсткої та все більшої конкуренції з боку інших видів транспорту, а також підвищення вимог

до якості та цінової політиці послуг з боку клієнтів. Зауважимо, що зниження цін багато в чому пов'язано зі зниженням витрат.

Підвищення якості може досягатися покращенням показників роботи транспорту у напрямку забезпечення безпеки вантажу, забезпечення своєчасних доставок та прискорення доставок вантажів. Останнє може бути досягнуто в результаті успішного впровадження змішаних перевезень, коли залізниці здебільшого використовуються як магістральних перевезень на далекі відстані, в той час як автомобільний транспорт використовується на початку і в кінці шляху в якості фідерних маршрутів, що забезпечують отримання вантажу та його доставку у зручних для вантажовідправника та вантажоодержувача місцях. Безумовно, забезпечення успішного впровадження та ефективної роботи змішаних перевезень можливо лише з використанням логістичних технологій у рамках транспортно-логістичного комплексу [27].

Одним з перспективних напрямів розвитку транспортно-логістичного комплексу, що вимагає найбільш комплексного підходу до використання сучасних логістичних технологій є використання змішаних перевезень. Адже необхідність об'єднання перевезень за допомогою різних видів транспорту в одному технологічному циклі, вимагає докорінної зміни до інформаційного супроводу логістичного процесу. Зокрема, впровадження інформаційних технологій, зав'язаних на сучасні управляючі інформаційні системи, стає імперативом подальшого розвитку транспортно-логістичного комплексу. Логістична система, котра буде заснована, має спиратися на наступні принципи:

- облік результатів аналізу ринків виробництва та збуту, залучення на цій основі вантажів для перевезення на вітчизняну транспортну систему;
- вибудовування логістичних ланцюжків від виробника до споживача за участю різних видів транспорту та допоміжних організацій;
- комплексне управління процесом транспортування вздовж усієї протяжності логістичного ланцюжка;
- прийняття відповідальності транспортними компаніями за роботу логістичного ланцюжка на всьому шляху проходження вантажу.

Технічне забезпечення попиту на перевезення має бути засноване на наступних принципах:

- інноваційний характер проєктів, що розробляються, з переходом від розширення парку морально застарілого обладнання для впровадження принципово нових зразків техніки;
- збалансованість розвитку технічних засобів транспорту з метою недопущення «вузьких місць» у розвитку залізничної транспортної інфраструктури;
- підтримка єдиних темпів розвитку залізничного транспорту та економіки країни, покликаних забезпечити адекватну пропозиція транспортних послуг, що підтримують зростаючий обсяг результатів економічної діяльності;
- адекватність програм ресурсної бази залізничного транспорту, що дозволяє раціональне витрачання фінансових та інших засобів для досягнення цілей структурних змін на залізничний транспорт;
- поступовість розвитку та оновлення, що дозволяє своєчасну оцінку результатів фактичного ходу реформ та своєчасне прийняття коригуючих дій.

Крім особливостей формування попиту та пропозиції на ринках транспортних послуг, важлива специфіка може спостерігатися в методологічних основи аналізу та прогнозування результатів діяльності транспортно-логістичного комплексу.

Процес управління економічної діяльності транспортно-логістичного комплексу можна визначити як послідовність п'яти фаз планування, організація, облік, регулювання та аналіз. Всі ці фази взаємопов'язані і спираються на результати один одного в успішній реалізації своїх функцій. Зокрема, фаза аналізу та прогнозування результатів тісно залежить від попередніх фаз планування, організації, обліку та регулювання, оскільки та підсистема транспортно-логістичного комплексу, яка піддається аналізу, ймовірно, була істотно змінена цих фазах процесу управління [34].

Осмислений аналіз такої складної системи, як транспортно-логістичний комплекс можна провести за допомогою імітаційного моделювання, цілями якого

можуть бути [30]:

- збір інформації про передбачувані (прогнозовані) результати діяльності (під)системи транспортно-логістичного комплексу за допомогою проведення імітаційних експериментів з побудованою моделлю;
- перевірка гіпотез та теорії в умовах лабораторного експерименту;
- організація міжпрофесійної взаємодії у процесі досліджень;
- побудова теорії, ґрунтуючись на результатах експериментів, проведених за допомогою імітаційної моделі.

Слід зазначити, що у економічних аспектах функціонування транспортно-логістичного комплексу як великої та складної системи сусідять і взаємодіють керовані, детерміністські та стихійні явища. Частина з них характеризується свободою вибору у прийнятті рішень та діях окремих суб'єктів системи, тоді як інші зумовлені або ж мають істотно випадковий характер, ступінь контрольованості якої досить висока. Підходи до імітаційного моделювання подібної системи повинні вміти враховувати різну природу аналізованих явищ, тим більше, що всі вони суттєві у значущості свого впливу на цікаві дослідника та практичного замовника результати діяльності транспортно-логістичної системи.

1.3 Методологічні засади функціонування мультимодального логістичного центру

Розвиток транспортної та складської логістики є необхідним умовою підвищення ефективності руху товарів у внутрішньому та міжнародному сполученні, реалізації транзитного потенціалу нашої країни [17].

Основними напрямками на ринку логістичних послуг є:

- глобалізація діяльності компаній-клієнтів;
- концентрація компаній на ключових компетенціях та аутсорсинг непрофільних напрямків;

- прагнення до скорочення розміру логістичного ланцюжка та оптимізації витрат на її ділянках;

- скорочення життєвого циклу продукції та нові підходи до маркетингу та дистриб'юції продукту.

У Західній Європі існує низка прикладів успішних і проєктів мультимодальних логістичних центрів (МЛЦ), які активно розвиваються.

Під МЛЦ розглядають багатофункціональний термінальний комплекс, що розміщується у вузлах транспортної мережі, виконує функції логістичного транспортно-розподільчого центру, що забезпечує координацію та взаємодію різних видів транспорту, виконання вантажно-розвантажувальних робіт та перевалки вантажів, короткострокове та тривале зберігання, вантажопереробку, виконання необхідних митних процедур, комплексне транспортно-експедиційне обслуговування, забезпечення доставки вантажів клієнтам за технологією «від дверей до дверей» та «точно в строк», що надає повний комплекс сервісних та комерційно-ділових послуг, включаючи виробничо-технічне, банківське, інформаційне, консалтингово-аналітичне обслуговування та інші види логістичного обслуговування. При цьому за рахунок інтеграції товароматеріальних, інформаційних, фінансових та сервісних потоків досягається максимальний синергетичний ефект.

Можна виділити такі ключові ознаки існування МЛЦ:

- виділена ділянка землі для компаній, які здійснюють логістичну, транспортну чи дистриб'юційну діяльність;

- наявність кількох операторів на території ділянки, що виступають як власники або орендарі будівель та споруд;

- забезпечення вільного доступу для всіх компаній, зайнятих у логістичних видах діяльності;

- наявність доступу до різних модальностей здійснення перевезень;

- управління територією логістичного центру однією організацією - державною чи приватною.

В структуру МЛЦ можуть входити центр митного оформлення та контролю,

мультимодальний центр складського зберігання та вантажопереробки, мультимодальний контейнерний термінал, організації, котрі представляють різні види транспорту, банки, страхові компанії, бізнес-центри та інші організації.

До основних передумов для становлення та успішного розвитку МЛЦ можна віднести [47]:

- наявність великих та стабільних вантажопотоків, що проходять поблизу передбачуваного МЛЦ;
- географічна близькість та побудова взаємовідносин з великим мультимодальним транспортним вузлом;
- створення сприятливих умов початковими власниками землі, або згодом керуючої компаній, для залучення операторів, які здійснюють логістичну діяльність у рамках території МЛЦ.

До ключових бізнес-процесів функціонування МЛЦ відносяться:

- створення, підтримка та розвиток інфраструктури;
- розробка логістичних рішень для компаній-учасників МЛЦ;
- маркетинг та зв'язки з громадськістю.

До допоміжних бізнес-процесів МЛЦ належать:

- матеріально-технічне забезпечення;
- управління інформацією та безпека;
- координація внутрішніх зв'язків;
- управління нерухомістю;
- взаємодія з державними органами;
- фінансова діяльність.

Створення інфраструктури МЛЦ ґрунтується на взаємодії логістичного оператора з фінансовими організаціями, місцевою владою, будівельними компаніями та комунальними службами.

Можна виділити 6 етапів взаємодії організацій під час створення інфраструктури МЛЦ:

- укладання договору між МЛЦ та логістичним оператором на право будівництва біля МЛЦ складу;

- отримання МЛЦ кредиту під будівництво чи розширення необхідної інфраструктури;
- будівництво інфраструктури силами незалежних спеціалізованих компаній;
- щорічні виплати МЛЦ логістичному оператору частки витрат за будівництво інфраструктури та плати за управління інфраструктурою;
- оплата оренди землі;
- оплата логістичним оператором МЛЦ витрат на підтримку логістичної інфраструктури.

Потенційними клієнтами МЛЦ можуть бути [48]:

- транснаціональні компанії, які виробляють та продають товари. Вони мають найбільший обіг товарів і пред'являють високі вимоги як до рівня складів, так і якості та швидкості логістичного обслуговування. Такі компанії відносяться до групи, орієнтованої на широке використання сторонніх логістичних послуг на ринку.

- вітчизняні виробники та великі торгові компанії, які прагнуть до підвищення ефективності своєї діяльності та жорсткого контролю над логістичними витратами. Такі компанії традиційно вкладають кошти або у будівництво власних складів чи оренду існуючих складських приміщень. Проте зараз більшість вітчизняних компанії починають активно використовувати сторонніх логістів для організації відповідального зберігання та створення дистриб'юційних систем. У разі наявності конкурентоспроможної пропозиції з боку МЛЦ ця група становить найбільший інтерес з погляду зростання ринку;

- великі дистриб'ютори та розподільчі центри – монобрендові або мають у портфелі кілька торгових марок дистриб'ютори. Прагнуть мінімізувати ціни на складські послуги. Можуть розглядати досить великий діапазон пропозиції в залежності від показників продукції. Вони будують власні склади чи орендують складські приміщення;

- мережі роздрібної торгівлі – супермаркети та магазини побутової техніки мають великий товарообіг і зацікавлені у зниженні витрат на тлі зростаючої

конкуренції. На даний момент роздрібний ринок є найбільш зростаючим сектором економіки. Компанії робитимуть вибір на користь будівництва власних дистриб'юційних центрів або використання послуг логістичних операторів;

- підприємства з високою рентабельністю продукції та, порівняно невеликим обсягом замовлень, не зацікавлені у будівництві власних складів та виявляють інтерес до гнучкого складського бюджету. Невеликі та середні регіональні компанії характеризуються малим обсягом запасів та нестабільністю у вантажообігу. У компаній відсутня потреба у комплексній складській логістиці і перевага надається оренді невеликих площ (таблиця 1.1).

Таблиця 1.1 - Вимоги підприємств до складської логістики

Тип компанії	Необхідні складські площі, м ²	Спосіб реалізації в рамках ТЛЦ	Основні вимоги
Транснаціональні компанії, які виробляють або продають товари в конкретній країні	1000- 10 000	Логістичний оператор	Висока швидкість товарообігу, високі вимоги до якості
Великі вітчизняні компанії	500 - 5000	Логістичний оператор, власний склад, оренда складу	Обмежений складський бюджет, головна мета — зниження витрат на зберігання
Великі дистриб'ютори та розподільчі центри	2000 – 5000	Власний склад, оренда складу	Складські площі мають відповідати специфіці бізнесу, прагнення до мінімізації цін
Мережі роздрібної торгівлі	5000 - 100000	Логістичний оператор	Малі обсяги запасів, відсутність зацікавленості у створенні власних складів, гнучкий складський бюджет
Невеликі та середні регіональні компанії	100-500	Оренда складу	Малі обсяги запасів, відсутня необхідність у комплексній складській логістиці, перевага надається оренді

Таким чином, у рамках МЛЦ можлива реалізація наступних моделей участі:

- основними споживачами комплексних логістичних будуть транснаціональні компанії та високомаржинальні компанії, обслуговуванням яких займеться логістичний оператор.

- вітчизняні виробники та дистриб'ютори, а також мережі будуть орієнтуватися для будівництва власних складів

- невеликі регіональні компанії та торгові компанії будуть знімати у найм складські приміщення.

1.4 Особливості створення спільних підприємств за участю різних видів транспорту у вузлах

У міжнародній термінології визначення вантажного перевезення за участю різних видів транспорту формується в залежності від ступеня їх участі в перевізному процесі, відповідальності за перевезення всіх його учасників, порядку оформлення перевізних документів та ін. Усі ці характеристики перевезень виходять з визначення змішаного перевезення вантажів [39].

Поняття змішаного перевезення вантажів містить ряд наступних важливих аспектів. Перший з них зв'язаний з терміном «змішана» (малтимодал, комбайнд), який означає, що при здійсненні даного перевезення використовуються, щонайменше, два різних види транспорту. Відповідно до другого потрібно, щоб перевезення здійснювалося на підставі договору змішаного перевезення (тобто мова йде про укладення договору змішаного перевезення вантажів, що охоплює не менш двох видів транспорту, які будуть здійснювати все перевезення).

Третій аспект випливає із слова «міжнародна», який означає, що перевезення повинне здійснюватися з місця в одній країні, де вантажі надходять у ведення оператора змішаного перевезення вантажів (ОЗПВ), до обумовленого місця доставки в іншій країні. Відповідно до четвертого елемента - «операції по вивозу і доставці вантажів», що виконуються у відповідності з договором про

змішане перевезення тільки одним видом транспорту, як визначено в такому договорі, не вважаються змішаним перевезенням. І, нарешті, змішане сполучення має на увазі організацію перевезення одним оператором. ОЗПВ є будь-якою особою, що здійснює чи самостійно «забезпечує здійснення» усього змішаного перевезення. Отже, ОЗПВ може бути або тою особою, що фактично виконує перевезення, або, навпроти, особою, що просто укладає договір змішаного перевезення не як агент, а як сторона договору (принципал).

У Конвенції про міжнародні змішані перевезення, прийнятої більш 20 років тому на конференції ООН, дане наступне визначення оператора змішаного перевезення. Це – «будь-яка особа, що від власного імені чи через іншу діючу особу укладає договір змішаного перевезення і виступає не як агент, а як сторона договору, від імені відправника вантажу чи перевізників, що беруть участь в операціях змішаного перевезення, і приймає на себе відповідальність за виконання договору»

Таким чином, міжнародне змішане перевезення має на увазі використання більш ніж одного виду транспорту й організацію перевезення одним оператором, що діє як принципал для всього перевезення. Система перевезень «від дверей до дверей» орієнтована на задоволення потреб вантажовласників насамперед у тому, що, на відміну від традиційного обслуговування одним видом транспорту, вона забезпечує доставку вантажів по всьому маршруті їхнього проходження. Оператори можуть пропонувати змішане перевезення з використанням субперевізників, тобто операторів інших видів транспорту, але вони не є операторами змішаного перевезення, якщо вони не виступають як принципали.

Разом з тим існують і інші терміни, що означають здійснення перевезення одним і більш видами транспорту, але відзначаються певними особистостями. В наукових публікаціях, наводяться наступні види транспортування: інтермодальне, мультимодальне, унімодальне, комбіноване, термінальне, сегментоване, транс модальне [35].

За термінологією, прийнятою Європейською конференцією міністрів транспорту (1994 р.), мультимодальним вважається перевезення одного виду

вантажу не менш чим двома видами транспорту. По визначеннях UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development) до мультимодальних перевезень відносяться перевезення вантажів декількома видами транспорту за умови, що особа, яка організує перевезення, несе за них відповідальність на всьому шляху проходження незалежно від кількості приймаючих участь видів транспорту при оформленні єдиного перевізного документа.

На відміну від інтермодальних систем, де укрупнені вантажні місця перевозяться по єдиних тарифах і перевізних документах з рівними правами усіх видів транспорту, що беруть участь, у мультимодальних перевезеннях один з видів транспорту виступає в ролі перевізника, а взаємодіючі види транспорту – як клієнти, що оплачують його послуги. Під терміном «комбіноване перевезення» розуміється перевезення вантажів в одній і тій же вантажній одиниці, транспортному устаткуванні з використанням декількох видів транспорту.

Відповідно до більшості визначень комбіноване перевезення відрізняється від змішаного наявністю більш ніж двох видів транспорту. Використання змішаних (комбінованих) видів транспортування часто обумовлено в логістичній системі структурою дистрибутивних каналів (чи логістичних каналів постачання). У матеріалах UNCTAD сказано, що комбіноване перевезення на відміну від інтермодального являє собою перевезення вантажів у тому самому вантажному місці чи транспортному засобі шляхом комбінації автомобільного, залізничного і внутрішнього водного транспорту при використанні наскрізного документа.

По визначеннях Економічної і Соціальної Ради ООН комбінованими вважаються інтермодальні перевезення, у рамках яких значна частина європейського рейсу приходить на залізничний, внутрішній водний чи морський транспорт і будь-який первісний і/чи кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким. [69]

Комбіновані перевезення характеризуються як вид вантажних перевезень із транспортними ланцюгами між відправниками й одержувачами вантажів при збереженні транспортного упакування в процесі перевантаження універсальних

транспортних засобів з одного виду транспорту на інший. Існують також поняття комбінованих перевезень як планомірної взаємодії чи систематичної кооперації різних видів транспорту в організації транспортних ланцюгів.

В останні роки технологія транспортування, особливо для мульти- і інтермодальних перевезень, зв'язана з використанням у логістичних ланцюгах і каналах вантажних терміналів і термінальних комплексів. Тому відповідні перевезення одержали назву термінальних. У ролі організаторів термінальних перевезень виступають транспортно-експедиторські фірми чи оператори різних видів транспорту. Сьогодні термінали є не тільки пунктами нагромадження дрібних відправок, але і відіграють роль великих вантажорозподільчих центрів і баз постачання, перетворюючи в усе більш важливі ланки логістичних ланцюгів виробників.

За правилами UNCTAD, сегментованим називається перевезення, якщо перевізник, його організуючий, бере на себе відповідальність тільки за ту частину, що він здійснює. При цьому він може виписати коносамент на інтермодальне чи комбіноване перевезення.

Що стосується трансмодальних перевезень, то під ними розуміється інтеграція перевезень вантажів різними видами транспорту по єдиних документа. У той час як інтермодальність переміщення вантажів розглядається як внутрішня відособленість чи автономія від результатів виробництва [46].

Таким чином, із наведеного вище видно, що термінологія, яка використовується при вантажних перевезеннях за участю різних видів транспорту має потребу в стандартизації. У зв'язку з цим при визначенні терміна інтермодальної транспортної системи будемо виходити з рішення наради Міністрів транспорту країн ЄС (січень 1997 р.), у якому інтермодальність транспорту розглядається як можливість впливати на домінування одного виду транспорту над іншими.

Отже, інтермодальною вантажною транспортною системою держави будемо вважати макрологістичну транспортну мережу комунікацій, терміналів і

логістичних центрів, що знаходяться на основних напрямках міжнародних транспортних коридорів і призначені для обслуговування внутрішніх, зовнішньоторговельних і транзитних вантажів із пріоритетністю залізничного транспорту. Основою інтермодальної транспортної системи держави є система змішаних чи комбінованих перевезень з використанням декількох видів транспорту, без зміни тари і упакування вантажу.

Цілями транспортної інтермодальності є функціонування кожного виду транспорту інтегровано, щоб можна було користуватися його специфічними характеристиками. Мова йде про переміщення вантажів безперервним потоком через транспортну мережу найбільш ефективними за собівартістю та часом способами. Важливою частиною інтермодальної концепції є здібність перевізника забезпечити вантажовідправника єдиною розцінкою в якості платежів за все сполучення цілком.

Інтермодальність в чистому вигляді має великий потенціал для транспортної галузі в цілому. Мається на увазі той синергетичний ефект, при якому загальний ефект від використання інтермодальної системи перевищує прямий сумарний ефект її окремих сегментів. Тобто, концепція інтермодальності передбачає пошук оптимальних форм організації та співвідношення всіх видів транспорту загального користування як інтегрованої системи з урахуванням всіх позитивних та негативних рис кожного з них. Основними принципами функціонування інтермодальних (інтегрованих) транспортних систем є [29]:

- єдиний комерційно-правовий режим;
- комплексний підхід до розв'язання фінансово-економічних питань організації перевезень;
- максимальне використання телекомунікаційних мереж і систем електронного документообігу;
- єдиний організаційно-технологічний принцип управління перевезеннями й координації дій всіх логістичних посередників, що беруть участь у транспортуванні;

- кооперація логістичних посередників;
- комплексний розвиток інфраструктури перевезень різними видами транспорту.

Варто відзначити, що становлення інтермодальних і мультимодальних перевезень має велике значення для розвитку транспортно-експедиційної діяльності як одного з невід'ємних елементів, що підвищує ефективність виробничо-комерційної діяльності. По-перш за все, це проявляється в тому, що кооперація і інтеграція логістичних посередників в області здійснення транспортування, а також прагнення до створення єдиної крізної системи тарифних ставок та застосування загальних принципів організації вантажопросування, дозволяє підвищити ефективність вантажоперевезень, що, в свою чергу, оказує вплив на раціоналізацію ринкових процесів. Ефективність реалізації принципів кооперації і координації діяльності логістичних посередників, на наш погляд, визначається наявністю комунікативних зв'язків, які сприяють взаємодії логістичних посередників в процесі здійснення транспортування.

Перспективи розвитку інтермодальних транспортних систем в Україні залежать від формування інформаційного та комунікаційного забезпечення товароруху на трьох напрямках: внутрішньодержавному, державному зовнішньоекономічному (експорт та імпорт товарів) і міждержавному (транзит вантажів територією України). Кожен з цих напрямків має свої специфічні особливості, які повинні бути враховані при формуванні логістичних технологій (маркетингових, інформаційних, транспортних) [17].

Складність створення інтермодальної транспортної системи в Україні полягає також в недостатності вітчизняного досвіду реформування залізничного сектору, неможливості застосування зарубіжних моделей інтегрованих систем транспорту до національної транспортної системи, відсутності правових актів і економічних важелів для забезпечення повного самофінансування розвитку та технічного переоснащення транспорту. Крім того, в Україні, як втім і в інших

країнах СНД, правову проблему становить невизначеність поняття «оператор змішаних перевезень», яке має різні тлумачення, хоча це термінологічне словосполучення уже ввійшло в лексикон учасників конференцій і семінарів, які організовують для вантажовласників, транспортників і експедиторів.

Існують принципові розходження у вітчизняній і закордонній практиці змішаних перевезень. Закордонний вантажовласник висуває претензії винятково до ОЗПВ. Ці претензії стосуються порушень схоронності і термінів доставки вантажу. Оператор, вступаючи при доставці вантажу в договірні відносини з підприємствами-перевізниками, самостійно вирішує з ними усі виникаючі питання. У нашій країні змішані перевезення здійснюються підприємствами взаємодіючих видів транспорту при дотриманні ними колективної відповідальності за забезпечення встановлених термінів доставки і схоронності вантажів. Відсутні і загальноприйняті нормативні документи, у яких були б визначені права, обов'язки, порядок ліцензування діяльності операторів змішаних перевезень. Тому вантажовласники, транспортні й експедиторські компанії вкрай зацікавлені в якнайшвидшому визначенні національного статусу оператора змішаних перевезень і, особливо, наділенні його правами й обов'язками первинного митного оформлення вантажів. Введення в Україні ОЗПВ як нових юридичних осіб – учасників транспортного процесу, дозволить зблизити правове оформлення таких перевезень з міжнародною практикою.

Інвестиції у розвиток залізничної інфраструктури, що примикає до морських портів, виробляються власником інфраструктури, а не морськими портами, тому що інтерес залізничників у них вище, ніж у портах. Те саме стосується інвестицій морських портів. Відсутність гармонізованих інтересів двох сторін – портовиків та залізничників є джерелом всіляких проблем асиметричної інформації, що виникають у виборі інвестицій та контролі їх реалізації з боку обох учасників процесу.

Тим не менш, приклад з інвестиціями порту в передові технології вивантаження сипучих вантажів, таких як вивантаження на естакадах та

підвищених коліях, гаражі-розморожувачі та вагоноперекидачі, як альтернатива неадекватному вивантаженню за допомогою грейферів, показовий з погляду розподілу прав власності. Цілком очевидно, що по-справжньому зацікавленою стороною в подібних інвестиціях є не морські порти, а залізниця. Справді, єдина вигода, що випливає з вжиття відповідних заходів, виражається в зниження частки вагонів, що ушкоджуються. Це також підтверджується тим фактом, що проблема застарілого розвантажувального обладнання постійно піднімається і згадується представниками залізниць, а не морських портів, яким це обладнання належить. У разі непереборних транзакційних витрат із забезпечення вигідного для обох сторін, з точки зору загального прибутку, інвестиційного проєкту із заміни розвантажувального обладнання, рішення у цій ситуації повинні представляти інвестиції у нове обладнання з боку залізниці. Інакше кажучи, інвестиції виробляє та сторона, якій належать права власності на те, що відбувається в результаті капіталовкладень збільшення прибутку чи зниження витрат [25].

Подібне рішення, однак, може бути пов'язане зі своїми труднощами, які впливають з того, що навіть після реалізації інвестицій у нове розвантажувальне обладнання з боку залізниць, робота цього обладнання залежатиме від морських портів та їх служб. Погодження всіх етапів робіт з експлуатації та заміни обладнання, навчання старого та найму нового персоналу вимагатимуть активної участі морського порту у процесі модернізації.

Проблеми вирішення подібних проблем можна порівняти з проблемами повного злиття морських портів із залізницями. Якщо вдається вирішити інформаційні проблеми з організацією взаємодії на етапі експлуатації нового обладнання портовими службами, можливо, початкові інформаційні проблеми з організацією контролю залізницями за ефективною реалізацією належного рівня інвестицій у нове обладнання морським портом також виявилися б не обтяжливими. Тоді непідйомне завдання повністю ефективної взаємодії порту із залізницями у варіанті повного їх злиття була б вирішеною. Той факт, що цього не

відбувається на практиці, показує, що проблеми успішного контролю та моніторингу за експлуатацією встановленого за рахунок залізниць нового обладнання і зміненої інфраструктури порту представляють серйозні інформаційні проблеми навіть у разі організації спільного морський порт підприємства.

Також альтернативні розподіли прав власності в організації спільної діяльності морського порту та залізниць ще менше ефективні. У подібній ситуації одноосібний власник змушений неефективно переінвестувати у свій проєкт, намагаючись компенсувати недоінвестування з боку обділеного правами власності партнера.

Інакше кажучи, наведений аналіз надає теоретичні підстави привабливості створення спільного підприємства між морським портом та залізницями з організації взаємодії двох вантажоперевізників у пункті перевалки вантажів.

Також, потрібно відзначити, що реалізації запропонованих планів можуть завадити численні проблеми. Серед них можна виділити, перш за все, правові - недоліки організаційних форм державно-приватного партнерства. Слабка правова база подібних утворень надає значні перешкоди. Крім того, партнерство із залізницями в експлуатації нових ділянок доріг або, у випадку з морськими портами, експлуатація нових портів або потужностей у вже існуючих портах, передбачає створення нових власників інфраструктурних об'єктів, що вимагає особливого підходу до них з боку регуляторів природних монополій. Створення гнучкого та індивідуалізованого тарифного режиму покликане забезпечити достатню привабливість інвестиційних проєктів з боку приватних гравців, не нехтуючи завданням обмеження неефективності з боку природи монополії.

Загалом питання створення привабливих умов для приватних інвесторів дуже непросте. Крім питання про регулювання тарифів, також потрібне забезпечення державних гарантій з боргових зобов'язань. Також важливе значення має гарантія безпеки нових вкладень у покращення інфраструктури. Нарешті, неминуче значна роль держави у фактичному пайовому фінансуванні проєктів у

тій чи іншій формі, оскільки приватні компанії навряд чи будуть готові взяти весь ризик фінансування на себе.

Для забезпечення таких складних інфраструктурних проєктів досить часто використовується державно-приватне партнерство. В організації підприємств державно-приватного партнерства природно і доцільно залучати, насамперед, зацікавлені сторони, до яких можуть бути віднесені споживачі проєкту, існуючі підприємства та місцеві жителі, що зачіпаються проєктом, власники землі та нерухомості у зоні проєкту, органи місцевої влади, продавці, постачальники та підрядники [20].

Серед основних типів державно-приватного партнерства виділяють [19]:

- концесії – приватної компанії передається управління певною державною власністю на певний період із зобов'язаннями з підтримки та організації інвестицій у неї;
- передача активів – приватна компанія купує частину державної власності у рамках приватизації чи майнових аукціонів;
- проєкти з «чистого аркуша» – приватна компанія чи спеціально створене державно-приватне підприємство створює об'єкт інфраструктури і потім експлуатує його протягом певного терміну;
- контракти на управління та лізинг – приватне підприємство підряджається керувати певним об'єктом на певний термін, але права власності та інвестиційні рішення залишаються за державою.

Зауважимо, що тонкощі договірних відносин в організації конкретного державно-приватного партнерства відіграють значну роль, оскільки забезпечують достатню привабливість проєкту для приватних інвесторів із забезпеченням гарантій «чесної гри» з боку держави протягом усього терміну дії угод. Тому напрацьований досвід організації дуже важливий, і в багатьох країнах і регіонах особлива увага приділяється створенню центрів, покликаних забезпечити доступ до експертів з організації державно-приватних партнерств. Як приклад можна назвати спільну ініціативу Європейського інвестиційного банку (ЄІБ),

Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Європейської комісії з надання допомоги у реалізації проєктів підтримки у європейських регіонах (JASPERS). Крім того, інформаційну підтримку нових проєктів буде надавати Європейський експертний центр державно-приватного партнерства (спільне підприємство ЄІБ та ЄС).

Державна підтримка на основі державно-приватного партнерства надається на реалізацію проєктів, які [22]:

- забезпечують соціально-економічний розвиток;
- створюють або розвивають елементи інноваційної системи;
- пов'язані з інституційними перетвореннями.

Конкретні форми, які можуть прийняти надання державних коштів:

- співфінансування на договірних умовах інвестиційного проєкту;
- спрямування коштів у статутні капітали юридичних осіб;
- надання державних гарантій під інвестиційні проєкти.

Зауважимо, нарешті, що залучення стороннього капіталу можливе також за рахунок акціонування створюваного спільного підприємства та розміщення акцій на фондових ринках. При розгляді можливих альтернатив у пошуку джерел коштів не слід нехтувати цим підходом. Як і всякий інший, він має як значні переваги, так і власні недоліки, що багато в чому визначаються дисципліною, накладається відкритим ринком із торгівлі акціями.

Співпраця державного та приватного партнера у інфраструктурних проєктах сприяє збільшенню доходів та покращенню інвестиційного клімату: підвищується вартість активів, збільшуються доходи від їх використання; зростають надходження до бюджету та прискорюється ріст ВВП; збільшується кількість кваліфікованих робочих місць за рахунок підвищення економічної активності [59].

Державно-приватне партнерство має позитивний ефект для економіки в цілому:

- залучаються сучасні високоефективні технології у розвиток

інфраструктури, це дозволить розвивати економічний потенціал та використовувати географічні переваги України;

- підвищується рівень екологічної безпеки за рахунок дотримання міжнародних екологічних стандартів; підвищується рівень безпеки праці та умов праці.

Висновки до розділу 1

Розвиток транспорту нашої країни вимагає розроблення та впровадження просунутих методів управління транспортним комплексом загалом та сучасними компаніями з урахуванням специфіки кожного виду транспорту та унікальної позиції, яку займає залізничний транспорт України.

Подальший розвиток транспортної системи потребує пошуку резервів збільшення попиту на транспортні послуги, насамперед із сторони платоспроможних споживачів. Важливу роль у цій справі можуть зіграти міжнародні перевезення. Створення та розвиток міжнародних транспортних коридорів потребує зміни співвідношення видів транспорту у перевезеннях, пов'язаного із складом вантажної маси за родами вантажів та дальності перевезень та вдосконалення координації роботи транспорту з можливим виробленням спільної з сусідніми країнами транспортної політики.

При розгляді проблем розвитку транспортного комплексу країни в цілому та транспортно-логістичної системи, зокрема, корисно класифікувати характеристики середовища комплексу на зовнішні та внутрішні. Як внутрішні можна розглядати технологічний рівень та характеристики використання трудових ресурсів. Як зовнішні характеристики слід розглядати стан конкурентів та конкуренції, попит на послуги, технологічний рівень компаній-вантажовідправників, можливість зміни цін на послуги та нецінову

диференціацію послуг.

Організація логістичного обслуговування транспортної компанії є складною проблемою, що включає величезну кількість різноманітних завдань. Одним з них є вихід новий рівень обслуговування клієнтів, насамперед – на основі мультимодальних технологій та логістичної взаємодії в ланцюгах постачання.

В даний час особливо гостро стоять проблеми взаємодії залізничного та морського транспорту в морських портах та на підходах до них з метою підвищення якості транспортно-експедиційного обслуговування, підвищення привабливості нашої країни для міжнародного транзиту. Для цього необхідно створити на мережі залізниць систему мультимодальних логістичних центрів (МЛЦ) на базі великих припортових станцій, обслуговуючих кількох операторів морських терміналів та власників шляхів незагального користування у вигляді компаній за участю зацікавлених у роботі партнерів. Це дозволить вирішити необхідні питання взаємодії, оскільки власники даних центрів будуть зацікавлені в їх розвитку вкладенням необхідних коштів, бо успіх їхньої роботи безпосередньо пов'язаний з роботою МЛЦ.

2 Техніко-економічний аналіз діяльності виробничого підрозділу залізничного транспорту

2.1 Характеристика станції Одеса-Застава I

Одеса-Застава I (Одеса-Застава Перша) — вузлова сортувальна залізнична станція 1-го класу Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» [43].

Розташована станція на перетині декількох ліній Роздільна I— Одеса-Застава I, Одеса-Пересип — Одеса-Застава I, Одеса-Застава I — Одеса-Головна та Одеса-Застава I— Арциз між станціями Одеса-Головна та Усатове.

Станція відкрита у 1876 році. У 1973 році станція електрифікована змінним струмом (~25 кВ) в складі дільниці Одеса-Застава I — Дачне. Від станції відгалужуються лінії до станції Одеса-Західна (продовженням є лінії на Чорноморськ, Білгород-Дністровський) та до станції Одеса-Застава III.

Станція Одеса-Застава I — найбільша станція в Одесі. Вона приймає і сортує поїзди з Подільського напрямку, що і визначає її значні розміри. Розташована на заході міста в районі Застава I. Станція — одна з двох, що має сортувальну гірку з великими підгірковими коліями.

Від станції відгалужується велика кількість під'їзних колій, в тому числі перегін МППЗТ Одеса-Застава I— НПЗ. Від Одеси-Застави I беруть початок перегони:

- Одеса-Застава-I — Одеса-Головна (в центр міста);
- Одеса-Застава-I — Одеса-Пересип (в Колосівському напрямку);
- Одеса-Застава-I — Одеса-Західна (в південному напрямку).

Станція має кілька парків: Сортувальний, Північний, Новий, Приймальний, Шлюзовий і Південний. Сортувальний парк розташований перед

сортувальною гіркою в бік міста. З протилежного боку гірки розташований Приймальний парк.

На північній межі депо Одеса-Застава I колії Приймального парку переходять в колії Шлюзового парку, найпівнічнішого парку станції Одеса-Застава I. Шлюзовий парк станції має розворотну петлю, яка називається петлею Шлюзового парку. Ця петля дозволяє, відправивши поїзд в Подільському напрямку, обернути його петлею і направити на Колосівський напрямок, наприклад. Цю петлю добре видно з об'їзної дороги і з автобану M05E95 Київ — Одеса. Відразу після Конюшинового моста праворуч від дороги, якщо дивитися в бік Одеси, йде електрифікована одноколія. Це і є петля. Вона йде паралельно об'їзній дорозі по мосту через перегін Одеса-Застава I — Усатове Подільського напрямку.

Чотири крайніх з півночі колії станції складають колії Нового і Північного парків, причому колії Нового парку неелектрифіковані.

У східній частині станції знаходиться парк пасажирських поїздів, так званий Південний парк.

Станція має низьку пасажирську платформу і невеликий вокзал. Біля Південного парку в районі автомобільного переїзду є платформа Дальницький переїзд. Електропоїзди там не завжди зупиняються.

На станції розташоване моторвагонне депо Одеса-Застава I (РПЧ-9), де базуються електропоїзди, які обслуговують Одеський залізничний вузол. Моторвагонне депо відкрито 1 вересня 1980 року.

В районі Нового парку є нереалізоване тепловозне депо, яке нині використовується як депо техніки ремонту колій.

Станція Одеса-Застава I за своїм призначенням і основним характером роботи є сортувальна. Основним її призначенням є забезпечення прийняття, відправлення і пропуск поїздів, формування і розформування составів, приймання і видача вантажів, виконання пасажирських і вантажних операцій, ремонт рухомого складу, тощо [43].

Основними завданнями станції є: виконання планів і завдань з перевезення вантажів відповідно до Статуту залізниць України, Правил перевезень вантажів на залізницях України, Правил технічної експлуатації залізниць України й інших нормативних актів; забезпечення безпеки руху поїздів і маневрової роботи, безпеки працівників залізничного транспорту, збереження вагонів, рухомого складу і вантажів, забезпечення вимог охорони навколишнього природного середовища, протипожежної безпеки; зниження експлуатаційних витрат і собівартості перевезень, підвищення продуктивності праці і рентабельності перевезень; покращення умов праці і соціального захисту працівників станції; підвищення культури виробництва.

До основних функцій станції відносяться:

- приймання, відправлення, пропуск поїздів згідно з графіком руху поїздів;
- приймання до перевезення, навантаженням, вивантаження вантажів, оформлення перевізних документів, переадресування вантажів;
- розформування і формування поїздів згідно плану формування поїздів;
- розробка, виконання планів і заходів із забезпечення безпеки руху й охорони праці, технічного навчання і підвищення професійної підготовки працівників станції;
- розробка технологічного процесу роботи станції;
- розробка технічно-розпорядчого акта станції;
- введення в автоматизовані системи інформації про технологічні операції з поїздами, вагонами та контейнерами, що виконуються на станції, іншої інформації для виконання своїх функцій, отримання з автоматизованих систем повідомлень, довідок, нормативних матеріалів, необхідних для роботи станції;
- контроль за утриманням, стабільною роботою технічних засобів і пристроїв станції;
- розробка і проведення заходів зі збереження вантажів і рухомого складу;
- підготовка господарства і кадрів станції до роботи в осінньо-зимових умовах, чіткої організації на період снігопадів і заметілей.

Для виконання встановлених завдань станція забезпечує: своєчасне освоєння нових виробничих потужностей та введення в діло придбаного обладнання; раціональне використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів; ефективне використання та збереження майна станції, вантажів та рухомого складу; розвиток допоміжної діяльності розширення платних послуг населенню; повноту надходжень платежів, зборів і штрафів за перевезення вантажів, надані послуги; своєчасну сплату податків і зборів (обов'язкових платежів) згідно з чинним законодавством; виконання заходів щодо удосконалення організації заробітної плати працівників з метою посилення їх матеріальної зацікавленості як у результатах особистої праці, так і в загальних підсумках роботи станції, забезпечення економного і раціонального використання фонду оплати праці і своєчасні розрахунки з працівниками; ведення бухгалтерського обліку та складання звітності згідно з чинним законодавством; ведення обліку та звітності з перевезень вантажів.

Вона проводить господарську діяльність згідно з планом на основі ефективного використання існуючих технічних засобів, трудових, матеріальних, фінансових ресурсів та інших внутрішніх резервів виробництва, при дотриманні режиму економії та забезпеченні збереження матеріальних цінностей, а також за рахунок впровадження досягнень науки, техніки і прогресивної технології у відповідності з діючим законодавством і з метою підвищення продуктивності праці та зниження собівартості перевезень.

Фінансування за виконаний обсяг роботи по перевезеннях здійснюється за рахунок доходів від перевезень. У розпорядження станції від залізниці надходять кошти за виконану експлуатаційну роботу, а також доходи станції за надані послуги населенню, підприємствам і організаціям та інші надходження, передбачені фінансовими планами.

Планування, надходження і використання доходів від допоміжної діяльності та контроль за їх використанням господарствами залізничних станцій проводиться відповідно до Інструкції про порядок планування, одержання,

використання, контролю за надходженням доходів залізничних станцій від надання додаткових послуг.

Економічна діяльність станції визначається фінансовим планом, який розробляється начальником станції і подається до дирекції залізничних перевезень.

З метою збільшення доходів станція може розширювати підсобно-допоміжну діяльність, використовуючи ціни за вільними тарифами відповідно до розроблених і затверджених калькуляцій та укладених договорів.

Станція здійснює заходи щодо збільшення доходів і зниження собівартості перевезень, забезпечуючи економію витрат коштів, в тому числі фонду оплати праці, матеріальних і енергетичних ресурсів та їх цільове використання, фінансову дисципліну, а також своєчасні розрахунки. Вона: забезпечує збереження бланків суворої звітності, грошових коштів, технічних засобів, а також вантажів під час їх знаходження на станції; надає вантажовідправникам послуги щодо відправлення вантажу за кордон; контролює виконання вантажовідправниками і вантажоодержувачами правил перевезення вантажів на залізничному транспорті, технічних умов навантаження і кришення вантажів, технологічних нормативів на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт і технологічних норм обігу вагонів на під'їзних коліях та безпосередньо на станції вимог нормативних документів щодо схоронності вагонного парку. Станція разом з підрозділами воєнізованої охорони залізниць організовує і здійснює заходи щодо збереження вантажів на станційних коліях додержання пропускового режиму; забезпечення режиму таємниці і виконання заходів з проти терористичної діяльності.

Вона організовує роботу на основі затвердженого технологічного процесу роботи станції, інструкції про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній копій, графіка руху поїздів, плану формування поїздів і місячних технічних норм навантаження і вивантаження, правил користування вагонами, а також розвитку галузевого змагання, впровадження прогресивних технологій,

забезпечуючи ефективне використання технічних засобів та скорочення часу користування вагонами, своєчасне і якісне обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів.

2.2 Аналіз основних кількісних та якісних показників роботи станції

Оскільки станція Одеса-Застава I за характером роботи є сортувальною, до основних показників роботи станції відносяться відправлення вагонів, навантаження, розвантаження, робочий парк вагонів, простій та статистичне навантаження [43].

В таблиці 2.1 наведено основні кількісні показники роботи станції.

Таблиця 2.1 – Кількісні показники роботи станції

Показники	Роки				
	2017	2018	2019	2020	2021
Відправлення вагонів, ваг	354620	310247	285618	293041	275680
Навантаження, ваг	1554	1548	1521	1445	1308
Розвантаження, ваг	10585	10421	10243	12053	11045
Середньодобове навантаження, ваг/доб	4,26	4,21	4,17	3,96	3,57
Середньодобове вивантаження, ваг/доб	29,00	28,54	28,06	33,02	29,82
Робочий парк вагону, ваг	647	547	462	449	427

За даними таблиці 2.1 та рисунків 2.1 та 2.2. видно, що основні кількісні показники роботи станції, а саме: відправлення та навантаження вагонів з 2017 р. по 2021р. поступово зменшуються, також спостерігається скорочення

розвантажувальної роботи . Це може бути викликане неспроможністю станції виконувати об'єм робіт (знос основних фондів).



Рисунок 2.1 – Динаміка показників відправлення вагонів на станції на 2017-2021 рр.

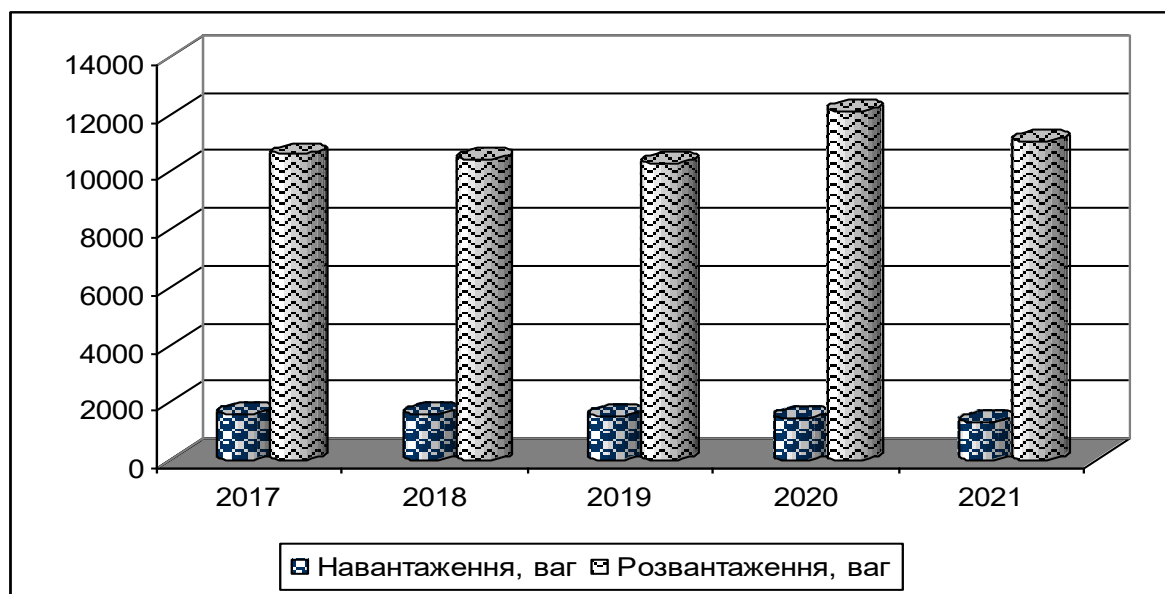


Рисунок 2.2 – Динаміка показників навантаження та розвантаження вагонів на станції на 2017-2021 рр.

Далі ми звертаємося до якісних показників роботи станції (таблиця 2.2)

Таблиця 2.2 – Аналіз якісних показників роботи станції

Показник	Роки			Відхилення, до попереднього року			
	2019	2020	2021	Абсолютне (+,-)		Відносне (%)	
				2020	2021	2020	2021
Простий вагонів з перер., год	16,4	15,0	18,40	-1,4	3,4	91,46	122,66
Простий вагонів без перер., год	4,2	5,7	5,70	1,5	0	135,71	100
Простий місцевого вагону, год	34,9	26,1	40,50	-8,8	14,4	74,78	155,17
Простий під 1 вант. операц., год	32,0	34,2	37,90	2,2	3,7	106,87	110,81
Статистичне навантаження, тон/ваг	51,0	48,9	47,9	-2,1	-1	95,88	97,96

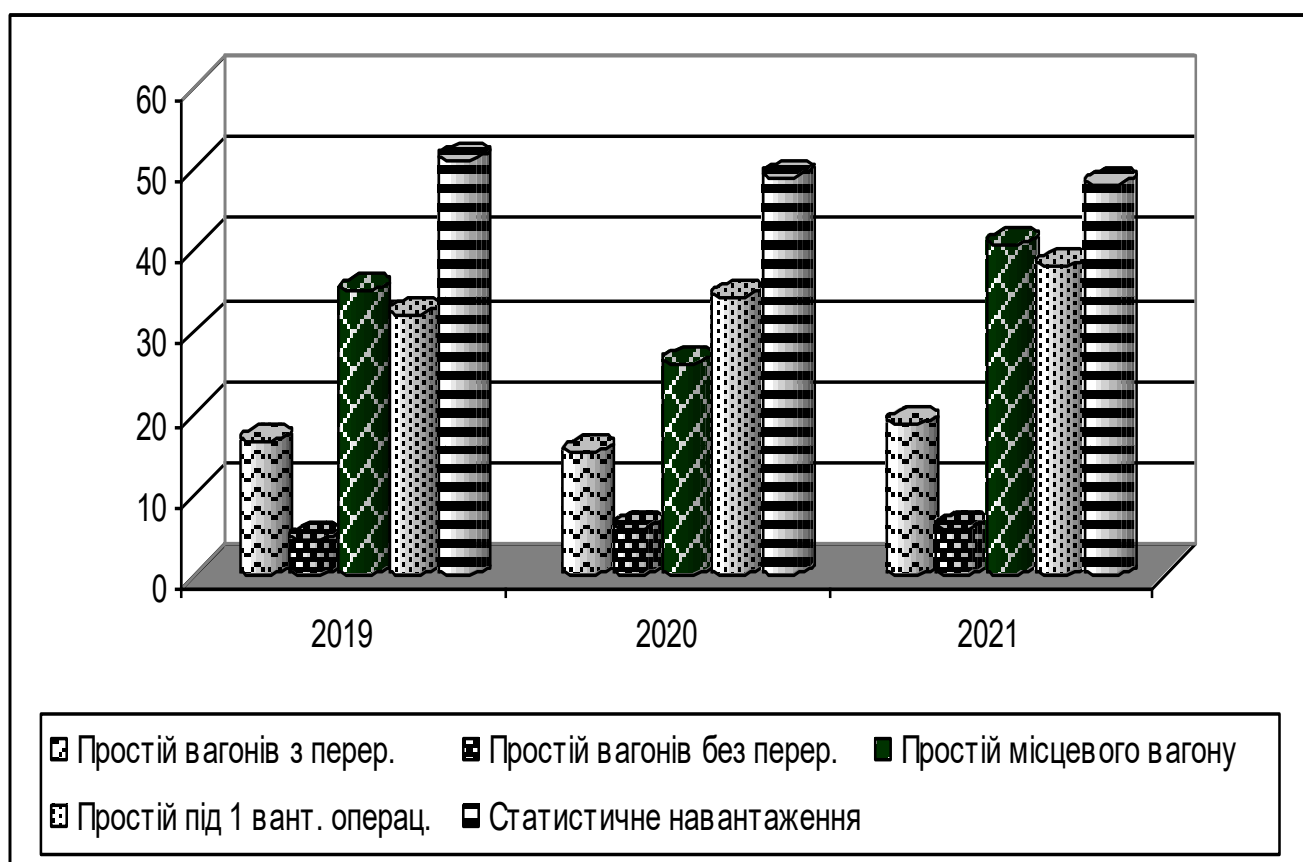


Рисунок 2.3 – Темп росту якісних показників роботи станції, %

На станції (див. таблицю 2.2 та рисунок 2.3) спостерігається зростання простою вагонів з переробкою на 22,96%, що свідчить про зростання витрат на обслуговування вагонів, та скорочення прибутків підприємств залізничного транспорту.

Зростання простою вагонів є негативним явищем. Крім того спостерігається зростання простою місцевого вагону та простій вагона під 1 вантажну операцію. В 2019р. порівняно до попереднього року простій місцевого вагону та простій під 1 вантажну операцію скоротився відповідно на 50,60%, 62,10%. Причинами зростання простою вагонів можуть бути як знос технічного оснащення станції, знос вагонів, виявлення несправних вагонів, так і роз'єднання вагонів з комерційними документами на вантаж, несвоєчасна подача локомотивів під потяги, відсутність вільної колії. Про знос вагонів також свідчить і поступове скорочення статистичного навантаження (див. таблицю 2.2)

В 2021 ці показники зросли відповідно на 55,17% та 10,81% що негативно впливає на прибутки станції, оскільки скорочується обіговість вагону.

2.3 Аналіз основних виробничих фондів

Найважливішою складовою господарсько-виробничої діяльності будь-якого підприємства є основні засоби. Саме тому наступним етапом аналізу роботи станції Одеса-Застава І є аналіз використання основних виробничих фондів підприємства.

Основні виробничі фонди (ОВФ) – це та частина активів (господарських коштів підприємства), яка розрахована на використання їх підприємством на протязі тривало проміжку часу (більш ніж один рік) і поступово (по частинам) втрачає свою вартість у вигляді амортизаційних відрахувань [8].

У типовій класифікації основні фонди групуються за характером участі у

виробництві. За участю у процесі виробництва основні засоби діляться на виробничі (ОВФ, які приймають участь в процесі виробництва (будівлі, спорудження, устаткування та інші)) та не виробничі (ОВФ, які задовольняють культурно-побутові потреби працюючих). За призначенням основні виробничі фонди діляться на: будови, спорудження, передатні пристрої, машини і устаткування, транспортні засоби, інші основні фонди. Структура основних виробничих фондів станції зображена в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3 – Структура основних виробничих фондів станції у 2021

Група ОВФ	Значення, млн.грн	%
Будівлі, споруди та передавальні пристрої	2161,0	79,07
Машини та обладнання	419,0	15,33
Транспортні засоби	22,0	0,80
Інструменти, прилади, інвентар (меблі)	45,0	1,65
Малоцінні необоротні матеріальні активи	86,0	3,15
Разом	2733	100

Як бачимо, в структурі ОВФ станції найбільшу частку займають будівлі, споруди та передавальні пристрої.

За ступенем участі у процесі виробництва ОВФ бувають активні та пасивні.

До активної частини ОВФ станції відносяться рухомий скла (локомотиви, вагони), маневрові локомотиви, технологічне оснащення призначене для вантажно-розвантажувальних робіт, транспортні засоби. До пасивної – залізничні колії, будівлі, споруди як виробничого призначення так і адміністративні.

До основних показників використання основних виробничих фондів відносять такі показники як: фондovіддача, фондoємність та фондooзброєність.

Фондовіддача – це кількість продукції у розрахунку на грошову одиницю основних виробничих фондів. Ріст фондovіддачі є найважливішим напрямком ефективного використання основних виробничих фондів.

Фондоємкість – це показник, зворотній фондовіддачі. Обчислюється як відношення середньої вартості основних виробничих фондів до обсягу виробленої продукції.

Фондоозброєність є показником оснащеності основними виробничими фондами (розмір ОВФ у розрахунку на одного працівника чи робітника підприємства).

Основні виробничі фонди в процесі експлуатації зношуються. Розрізняють два види зносу: фізичний та моральний.

Під фізичним зношенням розуміють поступове втрачання основними фондами своєї початкової споживчої вартості, яке відбувається не тільки в процесі їхнього функціонування, але і при їхній бездіяльності. А моральне зношення – це зменшення вартості машин і устаткування під впливом скорочення суспільно необхідних витрат на їх відтворення, зменшення їх вартості у результаті впровадження нових, більш прогресивних і економічно ефективних ОВФ [8].

Розглянемо основні показники ефективності використання основних виробничих фондів станції (таблиця 2.4)

Таблиця 2.4– Використання основних виробничих фондів

Показники	Роки		
	2019	2020	2021
1	2	3	4
Первісна вартість ОВФ, млн.грн	2702	2733	2406,4
ОВФ на начало року, млн.грн	2487	2702	2733
ОВФ на кінець року, млн.грн	2702	2733	2406,4
Середньорічна вартість ОВФ, млн.грн	2594,5	2717,5	2569,7
Амортизаційні відрахування, млн.грн	1468,9	1551,5	1447,7
Коефіцієнт фізичного зносу ОВФ	0,57	0,57	0,56
Коефіцієнт придатності ОВФ	0,43	0,43	0,44
Фондовіддача, грн/грн	1,36	1,85	2,27
Фондоємність, грн/грн	0,73	0,53	0,43
Фондоозброєність, млн.грн/чол	13,23724	14,15365	13,5963

На станції Одеса-Застава I в 2021р. спостерігається зниження коефіцієнту фізичного зносу ОВФ, що свідчить про оновлення ОФ. Сьогодні ОВФ станції зношені на 56%, що негативно впливає на результати роботи станції (таблиця 2.5).

Що стосується таких показників використання ОВФ як: фондівіддача, фондоємність, фондоозброєність, то на станції за період який ми аналізуємо спостерігається зростання фондівіддачі в 2021р. на 36,02% та в 2021р. на 22,70%, а фондоємність скорочується, оскільки цей показник є зворотними. Така динаміка показників може свідчити про ефективне використання ОВФ та поступове їх оновлення. Про часткове оновлення ОВФ свідчить і зростання в 2020 р. порівняно до попереднього року, фондоозброєності, відповідно на 6,92%. Але необхідно враховувати і зміни в чисельності працівників.

Таблиця 2.5 – Динаміка використання основних виробничих фондів

Найменування показників	Порівняно до попереднього року			
	2021 до 2020		2010 до 2021	
	Абс. відх., (+,-)	Відн. відх., %	Абс. відх., (+,-)	Відн. відх., %
1	2	3	4	5
Середньорічна вартість ОВФ, млн.грн	123,00	104,74	-147,80	94,56
Амортизаційні відрахування, млн.грн	82,60	105,62	-103,80	93,30
Коефіцієнт фізичного зносу ОВФ	0	100,00	-0,01	98,24
Коефіцієнт придатності ОВФ	0	100,00	0,01	102,32
Фондовіддача, грн/грн	0,49	136,02	0,42	122,70
Фондоємність, грн/грн	-0,20	72,60	-0,10	81,13
Фондоозброєність, млн.грн/чол	0,91641	106,92	-0,55735	96,06

Високий рівень фондівіддачі свідчить про значний рівень доходів та високий рівень вкладень в основні фонди.

2.4 Аналіз показників з праці

Трудові ресурси є головним ресурсом в галузі, від якості та ефективності використання якого багато в чому залежать результати діяльності та конкурентоспроможність залізничного транспорту. Перетворення матеріальних ресурсів здійснюється в результаті взаємодії засобів виробництва і праці людей, які беруть участь у виробничій діяльності. Але трудові ресурси дуже відрізняються від інших видів ресурсів. Кожен найнятий працівник має власні інтереси, може відмовитися від запропонованих йому умов, вимагати змін умов праці тощо. Роботодавцю належить лише робоча сила, яку за визначену плату продає працівник [9].

Аналіз трудових показників у сфері праці — це особливий вид економічних досліджень ефективності використання трудових ресурсів і управлінських рішень, спрямованих на її підвищення, що виконується з метою розкриття їх взаємозв'язків, сили взаємовпливу, визначення ступеня необхідності коленого з них [9]. Об'єктом аналізу є сукупність кількісних і якісних параметрів застосування живої праці в процесі виробництва. Зробимо аналіз контингенту по основній діяльності станції Одеса-Застава I в таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 - Контингент по основній діяльності станції Одеса-Застава I, осіб

Вид діяльності	2020 року			% до 2019 р
	План	Звіт	% до пл.	
Контингент з основної діяльності, осіб	732	794	108,5	94,5
Експлуатація, осіб	727	723	99,4	103,3
ПДД, осіб	8	7	87,5	87,5
Інша діяльність, осіб	0	0	0	0

Основними завданнями аналізу є:

- забезпечення об'єктивної оцінки використання трудових ресурсів підприємства;
- визначення кількісних та якісних чинників на зміну трудових показників;
- дослідження шляхів усунення негативного впливу на ефективність формування персоналу підприємства;
- розробка рекомендацій поліпшення використання трудових ресурсів з метою підвищення продуктивності праці.

З таблиці 2.3 ми бачимо, що контингент персоналу з основної діяльності за звітній збільшився на 62 чол.. А контингент з експлуатаційної діяльності зменшилися на 4 чол., а саме з ПДД діяльності. Тобто за звітній період відбулися зміни за зменшенням контингенту по станції, але ці зміни незначні.

Розглянемо динаміку зміни загального та експлуатаційного контингенту за останні 5 років на рисунку 2.4.

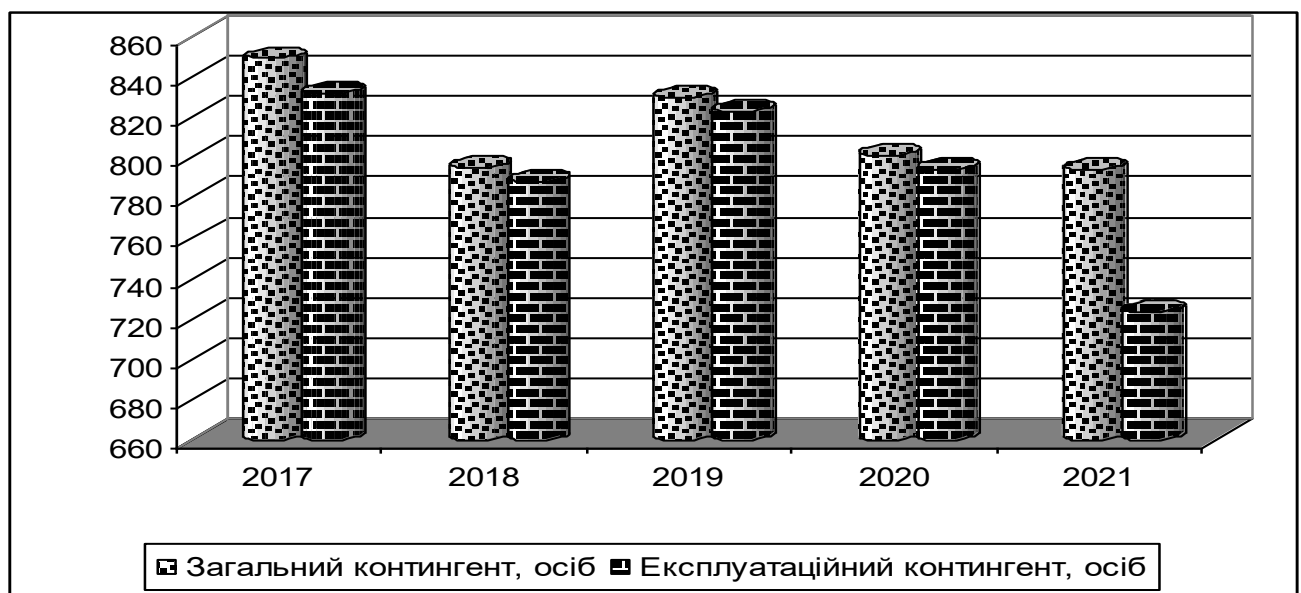


Рисунок 2.4 - Загальний та експлуатаційний контингент за 2017-2021 р.р.

Виконаємо аналіз фонду оплати праці. Фонд оплати праці (ФОП) — основний економічний показник з оплати праці, що широко використовується у

господарській практиці, статистичній звітності, економічному аналізі. [8]

Він охоплює:

- фонд основної заробітної плати;
- фонд додаткової заробітної плати персоналу підприємства;

інші заохочувальні та компенсаційні виплати, крім тих які законодавчо не належать до ФОП (наприклад, допомога з тимчасової непрацездатності, вихідна допомога тощо).

На кожному стані розвитку суспільства рівень зарплати повинен відповідати вкладові кожного працівника, що дасть йому змогу достатньою мірою задовольнити свої матеріальні і духовні потреби. Надбавки до зарплати повинні бути чітко вираженого стимулюючого характеру і завжди зв'язуються з діловими якостями конкретного працівника. З метою підвищення ефективності виробництва система зарплати повинна стимулювати зацікавленість робітників, спеціалістів і службовців у результатах праці, сприяти раціональному витрачання коштів на зарплату, дотримання встановлених співвідношень між зростанням продуктивності праці та середньої зарплати. Щодо станції Одеса-Застава I слід зазначити, що за період з 2017 року по 2021 рік даний показник має позитивну динаміку (рисунок 2.5).

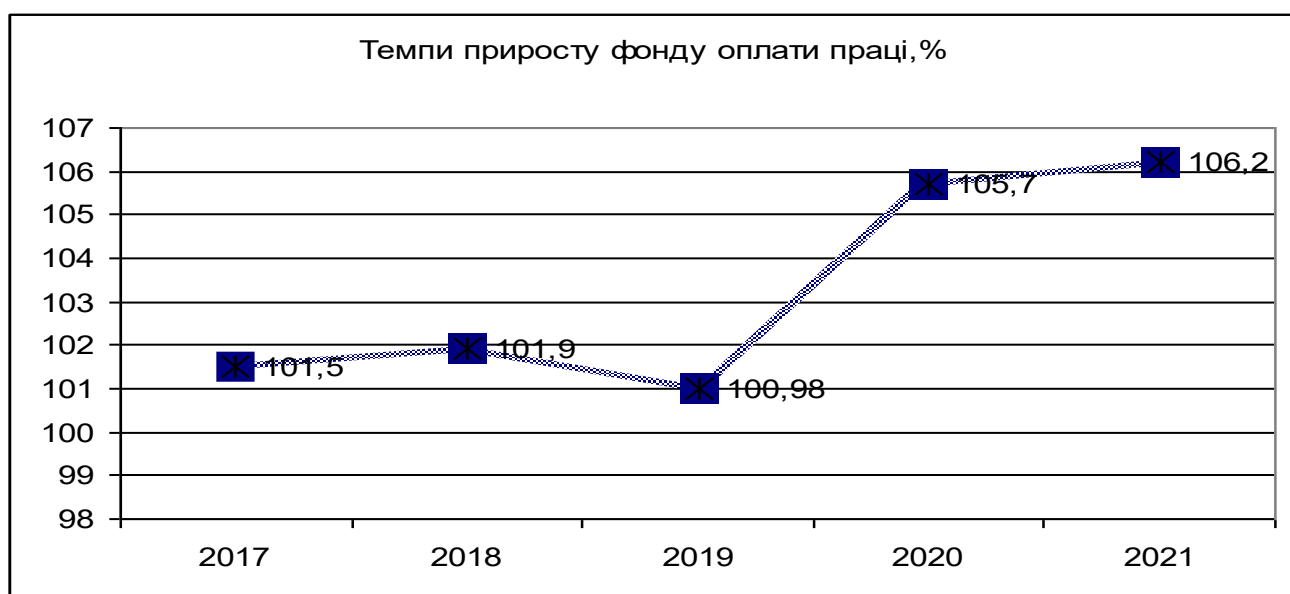


Рисунок 2.5 – Темпи росту фонду оплати праці за 2017 – 2021 роки, %

Слід зазначити, що фонд оплати праці у станції Одеса-Застава І по основній діяльності за звітний період збільшився, а саме значні зміни відбулись серед працівників локомотивних бригад (10,7%). Підвищення фонду оплати праці є позитивним фактором.

Розглянемо темп росту середньомісячної заробітної плати за останні 5 років на рисунку 2.6.

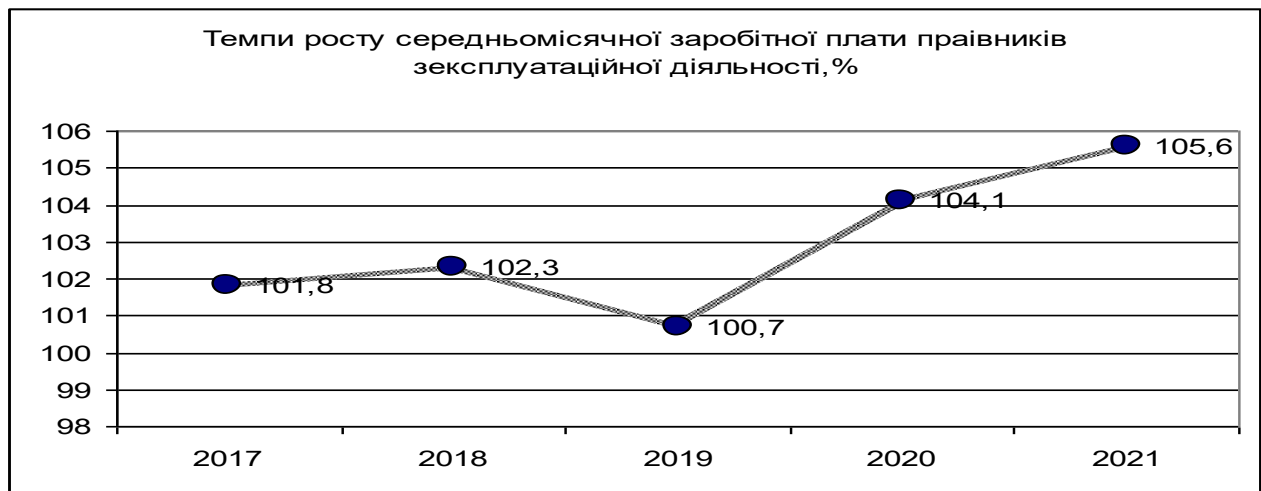


Рисунок 2.6 – Темпи росту середньомісячної заробітної плати працівників з експлуатаційної діяльності %

Виконаємо аналіз ефективності використання трудових ресурсів станції Одеса-Застава І. Ефективність праці це її результативність, тобто співвідношення обсягу вироблених благ чи цінностей (матеріальних і нематеріальних) до затрат праці.

В економічній літературі та господарській практиці нашої країни для характеристики результативності праці використовувалась категорія «продуктивності праці», яка характеризує співвідношення кількості продукції і затрат на її виробництво.

Продуктивність праці це ефективність затрат праці, яка визначається кількістю продукції, виробленої за одиницю робочого часу, або кількістю часу, витраченого на одиницю продукції. Зростання продуктивності праці означає

збільшення кількості продукції, виробленої за одиницю часу, або економію робочого часу, витраченого на одиницю продукції.

У практиці економічної діяльності для планування, обліку, аналізу результативності й ефективності праці використовується система показників, яка дозволяє визначити продуктивність праці у масштабі окремого працівника, виробничої ділянки, підприємства, організації, галузі і суспільства в цілому.

Продуктивність праці вимірюється відношенням обсягу виробленої продукції до затрат праці (середньооблікової чисельності персоналу). Залежно від прямого або оберненого відношення існують два показники: виробіток і трудомісткість.

Виробіток це кількість виробленої продукції (робіт, послуг) за одиницю часу або кількість продукції, яка припадає на одного середньооблікового працівника чи робітника за рік, квартал, місяць. Він вимірюється відношенням обсягу виробленої продукції до величини робочого часу, затраченого на його виробництво.

Розглянемо темп росту продуктивності праці за останні 5 років на рисунку 2.7.



Рисунок 2.7 - Темпи росту продуктивності праці у % до попереднього року

Загалом за період з 2017 року по 2021 рік продуктивність праці по станції має позитивну динаміку (даний показник майже постійно зростає)..

Порівнюючи темпи росту продуктивності праці та середньомісячної заробітної плати слід зазначити, що постійно темпи росту продуктивності праці менші ніж темп росту середньомісячної заробітної плати.

2.5 Аналіз фінансових результатів діяльності станції Одеса-Застава І

Господарську діяльність станція проводить згідно з планом на основі ефективного використання існуючих технічних засобів, трудових, матеріальних, фінансових ресурсів та інших внутрішніх резервів виробництва, при дотриманні режиму економії та забезпеченні збереження матеріальних цінностей, а також за рахунок впровадження досягнень науки, техніки, прогресивних технологій [1].

Фінансовий аналіз виконується за даними фінансової звітності підприємства та включає наступні розділи: оцінку фінансових результатів діяльності, оцінку фінансового стану, оцінку показників рентабельності та ділової активності (обіговості).

Фінансовий стан характеризується за допомогою показників ліквідності та фінансової стійкості (таблиця 2.7).

Таблиця 2.7– Аналіз показників ліквідності та фінансової стійкості

Показник	Значення по підприємству				
	2017	2018	2019	2020	2021
1	2	3	4	5	6
Показники ліквідності					
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,0075	0,0069	0,0074	0,0421	0,0048
Коефіцієнт швидкої ліквідності	2,8140	2,5602	2,7060	3,4265	4,0242
Коефіцієнт поточної ліквідності	2,2147	2,6911	2,8380	3,5132	4,0726

Продовження таблиці 2.7

1	2	3	4	5	6
Абсолютні показники фінансової стійкості:					
наявність власних та довгострокових позикових джерел обігових коштів, млн.грн	548,3	498,0	447,0	675,3	1205,7
надлишок(+), нестача (-) власних обігових коштів, млн.грн	541,3	489,5	434,0	667,6	1190,8

Таблиця 2.8– Аналіз динаміки показників, що характеризують результати та витрати фінансово-економічної діяльності станції Одеса-Застава І

Показники	Роки			Відхилення 2019р від 2006р	
	2019	2020	2021	Абсол., (+/-)	Відн., %
1	2	3	4	5	6
Дохід від діяльності , млн.грн	5036,9	5854,7	6732,9	878,2	115,00
Собівартість , млн.грн	4004,0	4608,8	5346,2	737,4	116,00
Валовий прибуток (збиток), млн.грн	1032,9	1245,9	1386,6	140,8	111,30
Фінансові результати від операційної діяльності, млн.грн	346,9	470,2	564,2	94,0	120,00
Фінансові результати від звичайної діяльності, млн.грн	354,3	227,6	172,9	-54,6	76,00
Чистий прибуток, млн.грн	354,3	227,6	172,9	-54,7	75,97

У таблиці 2.8 приведена динаміка показників, які характеризують виробничо-фінансову діяльність станції. Протягом 2019-2021 років дохід від

діяльності постійно збільшується, у 2021 році спостерігається найбільш істотний ріст доходу, майже на 15,00% порівняно з 2020 роком. Станція Одеса-Застава I отримує чистий прибуток від діяльності але він поступово скорочується. Ми бачимо, що дохід станції від основної та підсобно-допоміжної діяльності зростає, але собівартість продукції зростає швидше що і призводить до зменшення прибутку.

Висновки до розділу 2

В розділі було досліджено фінансово-економічну діяльності виробничого підрозділу залізничного транспорту, а саме станції Одеса-Застава. Головною метою її функціонування є прийняття, відправлення і пропуск поїздів, формування і розформування составів, приймання і видача вантажів, виконання пасажирських і вантажних операцій, ремонт рухомого складу, тощо..

Проведений аналіз показав, що основні кількісні показники роботи станції, а саме: відправлення та навантаження вагонів з 2017р. по 2021р. поступово зменшуються, також спостерігається скорочення розвантажувальної роботи . Це може бути викликане неспроможністю станції виконувати об'єм робіт (знос основних фондів).

На станції спостерігається зростання простою вагонів з переробкою на 22,96%, що свідчить про зростання витрат на обслуговування вагонів, та скорочення прибутків підприємств залізничного транспорту. В 2021 ці показники зросли відповідно на 55,17% та 10,81% порівняно з 2019 роком , що негативно впливає на прибутки станції, оскільки скорочується обіговість вагону.

На станції Одеса-Застава I в 2021р. спостерігається зниження коефіцієнту фізичного зносу ОВФ, що свідчить про оновлення ОФ. Сьогодні ОВФ станції зношені на 56%, що негативно впливає на результати роботи станції. Що стосується таких показників використання ОВФ як: фондівдача, фондоемність,

фондоозброєність, то на станції за період який ми аналізуємо спостерігається зростання фондівіддачі в 2021р. на 36,02% та в 2021р. на 22,70%, а фондоємність скорочується, оскільки цей показник є зворотними. Така динаміка показників може свідчити про ефективне використання ОВФ та поступове їх оновлення. Про часткове оновлення ОВФ свідчить і зростання в 2020 р. порівняно до попереднього року, фондоозброєності, відповідно на 6,92%.

Протягом 2019-2021 років дохід від діяльності постійно збільшується, у 2021 році спостерігається найбільш істотний ріст доходу, майже на 15,00% порівняно з 2020 роком. Станція Одеса-Застава I отримує чистий прибуток від діяльності але він поступово скорочується. Ми бачимо, що дохід станції від основної та підсобно-допоміжної діяльності зростає, але собівартість продукції зростає швидше що і призводить до зменшення прибутку.

3 Організація роботи транспортного вузла на базі мультимодального логістичного центру в регіоні

3.1 Ризики та очікувані вигоди від створення в регіоні опорної мережі мультимодальних логістичних центрів

В умовах переходу на інноваційний шлях розвитку транспорт стає найважливішим фактором соціально-економічного зростання, що забезпечує єдність соціально-економічного простору країни, міжрегіональні та міжнародні зв'язки, підвищення ефективності використання природних ресурсів, розширення підприємництва та міжнародного співробітництва [60].

Сьогодні багато клієнтів вважають за краще здійснювати вантажні перевезення не одним видом транспорту, а кількома, при цьому користуючись послугами різних компаній. Схема мультимодальних перевезень передбачає поетапну зміну різних видів транспортних засобів під час здійснення поставок та перевезень. За допомогою цього фахівці можуть розробити найоптимальніші маршрути та вартість роботи, що не завжди можливо при здійсненні перевезень одним видом транспорту – чи це автомобіль чи залізниця.

Мультимодальний логістичний центр розміщується у загальномережному (мультимодальному) транспортному вузлі та обслуговує декілька видів транспорту при поєднанні технології вантажопереробки на терміналах, що входять до складу МЛЦ [34].

Мультимодальні логістичні центри є основними системоутворюючими елементами регіональних транспортно-логістичних систем (РТЛС), що забезпечують скоординовану взаємодію всіх учасників регіональної транспортно-логістичної системи, а також інтеграцію транспортних, товароматеріальних, сервісних, інформаційних та фінансових потоків [36].

Основними передумовами становлення та успішного розвитку МЛЦ є [47]:

- наявність великих і стабільних вантажопотоків, що проходять поблизу

передбачуваного МЛЦ;

- географічна близькість та побудова взаємовідносин з великим мультимодальним транспортним вузлом;

- створення сприятливих умов початковими власниками землі, або згодом керуючої компаній, для залучення операторів, які здійснюють логістичну діяльність у межах території МЛЦ.

В нашій країні створення складських комплексів повністю віддано до рук приватного підприємництва. Державна програма розвитку досі відсутня. Немоżliвість нав'язати підприємцю створення великого мультимодального центру пов'язана зі значними витратами на будівництво та тривалим періодом окупності, оскільки передбачає значні інвестиції в інфраструктуру. На рішення підприємця впливають лише запити ринку [26].

Контейнерні оператори теж зацікавлені у створенні мережі терміналів, проте поки що використовують інфраструктуру залізничного транспорту. Частка контейнерних перевезень низька, до того ж дається взнаки монополія Укрзалізниці (тарифи, матеріальна база і т. д.). Таким чином, низька частка контейнерних перевезень та високі транзитні тарифи на залізничні перевезення роблять недостатньо затребуваним створення мультимодальних центрів [27].

Зменшити можливі ризики під час створення мультимодальних центрів можливо шляхом реалізації принципів та форм державно-приватного партнерства [22].

Партнерські відносини між державним і приватним секторами вважаються важливим механізмом розвитку логістичних інфраструктур, особливо в країнах з ринковою економікою, що формується. Державно-приватне партнерство виникає як поєднання державного і приватного сектору в різних вимірах, при збереженні власних характеристик, взаємної конкуренції або співпраці на ринку.

Успішне використання державно-приватного партнерства засноване на оптимальному співвідношенні ціни і якості, що передбачає: розподіл ризиків; максимально можливий виграш від ефективності, знань, навичок, гнучкості та інновацій приватного сектора; принцип збереження цілісності надання державних

послуг і наявності суспільної корисності; принцип передачі експертних і професійних знань від приватного до державного партнера. Пріоритетними критеріями для оцінки державно-приватного партнерства залишаються поліпшення функції управління, інтелектуальний капітал, тривалість партнерства і контроль бізнес-процесів. Тривалість партнерства визнається як важливий критерій, оскільки сприяє довгостроковим відносинам і стабільності партнерства на більш тривалій період часу відповідно до умов, зазначених в основній угоді.

Розвиток опорної мережі МЛЦ у регіонах має такі соціально-економічні вигоди:

- створення конкурентної переваги для країни на міжнародному ринку логістичних послуг;
- залучення транзитних потоків;
- розвиток мережі інтермодальних центрів на території країни дозволить створити додаткове джерело доходу для держави у вигляді транзитних зборів; податкових зборів за використання транзитної інфраструктури
- регіональна економічна привабливість для іноземних інвестицій;
- активізація розвитку багатьох галузей промисловості регіону;
- вирішення проблем зайнятості населення.

Розвинена система логістичних центрів дозволяє зменшувати ланцюги поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність постачання. Фактично, логістичні центри створюються для того, щоб вирішити проблему доставки вантажів від постачальника до споживача в найкоротші терміни та з найменшими фінансовими витратами.

Створення МЛЦ має здійснюватися на основі міжнародної кооперації із залученням інвестицій як української сторони, так і інших країн, що може забезпечувати швидке та ефективне їх створення та розвиток.

На сьогодні, через відсутність координації при плануванні промислово-складської та транспортно-логістичних зон в країні сформувалось розсіяне та неефективне розміщення транспортно-логістичних центрів. Така ситуація призвела до значного росту витрат у сфері виробництва та послуг, за рахунок

чого сповільнилось зростання всіх галузей економіки країни. Крім того, Україна має всі можливості для розвитку свого транзитного потенціалу на міжнародному ринку, однак вона не може скористатися даними перевагами через низький розвиток логістичної інфраструктури, в тому числі і логістичних центрів. Транзитний потенціал дав би можливість збільшити зовнішньоекономічні показники, тобто підвищити темпи росту експорту товарів до країн Азії та Європи.

Раціональне використання логістичних та транспортних можливостей призведе до більш стабільного розвитку всієї транспортно-логістичної інфраструктури країни та підвищить її конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку. Різке зростання ринку торгівлі призводить до необхідності розвитку послуг транспортної і складської логістики, які поєднані в єдиному логістичному комплексі - логістичному центрі.

Створення та організація ефективного функціонування масштабних логістичних центрів нового покоління являється єдиним підходом до задоволення зростаючого попиту на транспортні послуги в країні та вирішення існуючих проблем. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність вантажних перевезень і надасть змогу співпрацювати з міжнародними логістичними центрами та вступити до провідних транспортно-логістичних асоціацій світу.

Оскільки регіони є найбільш заінтересованими учасниками проєктів зі створення та розвитку МЛЦ, то ініціатива створення МЛЦ має виходити, насамперед, з їх сторін за активної підтримки регіональної влади та міжнародного бізнесу.

Основним завданням при створенні мультимодального-транспортно-логістичного центру є комплексний розвиток всіх видів транспорту, а також складського, термінального та інших видів господарства, що і надасть змогу покращити всі вище наведені проблеми.

Створення мережі масштабних мультимодальних транспортно-логістичних центрів та злагоджена робота всіх учасників логістичного ланцюжка призведе до безперервності просування товаро-матеріальних потоків по всій країні та за її

межами, забезпечить розвиток контейнерних перевезень, високий рівень транспортно-логістичного сервісу, відповідно до міжнародних стандартів, дозволить значно скоротити час та витрати в процесі доставки вантажів та знизити витрати на посередників, підвищити рівень зовнішньо-торгівельних зв'язків, залучити іноземних інвесторів на розвиток транспортної інфраструктури, забезпечити найбільш повне задоволення споживачів в якості надання послуг.

3.2 Розробка пропозицій щодо створення мультимодального логістичного центру в регіоні

Удосконалення діяльності транспортних компаній вимагає подальшої адаптації та впровадження передових технологій ефективної організації діяльності економічних суб'єктів, в першу чергу - логістичних, як найбільш пристосованих до розв'язання задач транспортно-логістичного комплексу [31].

У сучасних умовах організації транспортної справи головною особливістю, з якою доводиться стикатися сучасним компаніям, є децентралізований спосіб організації взаємодії суб'єктів господарювання, що переважає в ринковій економіці країни.

Впровадження нових ефективних технологій в організації діяльності транспортної компанії істотно залежить від того, яких підходів та методів дотримуються клієнти, субпідрядники та інші зовнішні контрагенти компанії. Багато в чому успіх удосконалень в організації логістики потоків транспортної компанії залежить від того, яким чином запропоновані удосконалення переломлюються у взаємодії з іншими учасниками ринків транспортних перевезень [39].

Важливу роль реалізації транспортного потенціалу нашої країни грає довгострокове стратегічне планування розвитку транспортного комплексу. В

рамках завдання розвитку великих транспортних вузлів, логістичних товаророзподільних центрів, портів та терміналів на основних напрямки перевезень та на стиках між видами транспорту, забезпечення їх єдиної технологічної сумісності передбачається за рахунок:

- розвитку інфраструктури морських портів із забезпеченням їх технологічної сумісності із залізничною та автодорожньою інфраструктурою;

- розвитку та модернізації річкових портів на напрямках зростання вантажопотоків;

- створення інтегрованої системи логістичних центрів, як основи сучасної товаропровідної мережі;

- створення та розвитку термінально-логістичних центрів на перетині найбільших водних та наземних магістралей;

- будівництва аванпортів великих морських гирлових портів для перевалки вантажів на річковій транспорт;

- розвитку мережі контейнерних терміналів для забезпечення технологій контейнерних перевезень у зовнішньоторговельній діяльності;

- розвитку інфраструктури аеропортів регіонального та місцевого значення.

Реалізація цих заходів забезпечується за рахунок виконання наступних заходів:

- на залізничному транспорті – розвитку великих залізничних вузлів та будівництва їх обходів, а також створення мережі термінально-логістичних центрів та «сухих» портів;

- на морському транспорті – реконструкції існуючих та будівництва нових перевантажувальних комплексів у портах;

- на внутрішньому водному транспорті – розвитку портової інфраструктури та створення транспортно-логістичних комплексів на перетині найбільших водних та наземних магістралей;

- на повітряному транспорті – реконструкції та розвитку регіональних та місцевих аеропортів.

На стиках між видами транспорту передбачається створення інтегрованої

системи логістичних центрів як основи сучасної товаропровідної мережі. Системне вирішення поставленого завдання передбачає розвиток транспортних вузлів та транспортно-логістичних центрів не тільки в місцях існуючої концентрації вантажопотоків, а й у вузлах оптимізованої мережі товароруку, що включає нові транспортні зв'язки. Формування такої мережі має бути забезпечене на базі транспортно-економічного балансу [31].

Розробка методологічних засад формування МЛЦ сприяє підвищенню конкурентоспроможності регіону і дозволяє реалізувати новий підхід до стратегії розвитку регіональної економіки. Метою формування транспортно-логістичного центру є виконання спільних проектів шляхом створення структурованої системи, що об'єднує підприємства, організації та установи, які, в свою чергу, мають співпрацювати між собою в межах центра.

Методологія формування МЛЦ включає в себе [8]:

- визначення типу центру;
- формування його інституційної та організаційної структури;
- визначення складу суб'єктів центра;
- проведення кількісного аналізу МЛЦ і визначення структури взаємозв'язків між його учасниками;
- проведення аналізу конкурентного середовища і інноваційної складової центру;
- визначення ступеня успішності МЛЦ.

Для вибору стратегії діяльності МЛЦ необхідно формувати його роботу згідно з комбінацією таких ознак:

- територіальна: створення центрів з різною орієнтацією (регіональні, обласні, великі МЛЦ з орієнтацією на надання послуг з міжнародних перевезень);
- горизонтальна: об'єднання у складі МЛЦ підприємств декількох галузей;
- вертикальна: виконання спільних завдань з надання транспортно-логістичних послуг, що передбачає узгодження обов'язків виконавців в межах центру;

- розрахунково-комбінаційна: забезпечення оптимальною кількістю послуг, що передбачає необхідність комбінування наявних ресурсів та врахування ефекту масштабу;
- технологічна: оновлення рухомого складу та додаткового обладнання згідно із потребами, впровадження новітніх технологій в організації транспортно-технологічних процесів доставки;
- організаційно-технологічна: об'єднання підприємств в одному управлінському центрі;
- фокусна (центральність): зосередження малих та середніх підприємств навколо одного великого (підприємства-лідера), яке в подальшому буде центральним;
- якісна: впровадження інноваційних методів роботи, співпраця між підприємствами, зосередження зусиль всіх учасників в розробці заходів щодо спільного зростання та залучення нових інвестицій.

3.2.1 Наявний стан логістичної інфраструктури в Одеській області

Враховуючи місце та роль Одеського регіону в соціально економічному розвитку країни, проблеми формування опорної транспортної мережі, розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та формування інтегрованих регіональних виробничо-транспортних комплексів у цьому регіоні набувають першорядного значення. Адже наявність мультимодальних логістичних центрів в Одеській області дає можливість країні інтегруватися в транс-європейську транспортну мережу TEN-T і забезпечити транзит вантажів між великими економічними центрами світу: Азіатсько-Тихоокеанським регіоном і Європейським союзом.

На даний час в регіоні є мультитемпературний логістичний комплекс «РЛЦ-Одеса» розташований поряд із трасою «Київ-Одеса» (М05, Е95) у районі с. Дачне

(Одеська обл.) – 10 км від межі м. Одеса. Об'єкт класу «А», введений в експлуатацію у 2015 р. у будівництві якого використано найпередовіші технології (в т.ч. «зелені»), загальною площею понад 36 000 кв. м. складської, офісної та додаткової площі [28].

Також з 2011 році на базі Одеського морського торговельного порту функціонує транспортний кластер, що дозволило:

- забезпечити умови для збільшення вантажопотоків і пасажиропотоків;
- організувати спільне використання інформаційних, маркетингових, технологічних та інших можливостей суб'єктів транспортної інфраструктури Одеського регіону;
- вдосконалити технології міжнародних перевезень;
- підвищити ефективність та якість транспортного обслуговування в міжнародному сполученні Одеського регіону;
- підвищити рівня конкурентоспроможності та розвиток підприємницької діяльності у морегосподарському комплексі на території області;
- підвищити рівень транспортного та туристичного потенціалу Одеського регіону на міжнародному ринку;
- забезпечити можливості некомерційного партнерства на підставі ефективної взаємодії суб'єктів приватного сектора з органами державної влади і місцевого самоврядування.

Між тим, аналіз нормативних документів та принципів створення транспортного кластеру на базі Одеського порту дає підстави очікувати певні проблеми у його подальшій діяльності, а саме [28]:

- кластер створено за принципом «згори донизу», водночас пропозиції інноваційних ініціатив очікують «знизу». При цьому важко визначити, який ефект зможуть отримати компанії, що входять до кластеру, адже замість добровільності часто використовується принцип «добровільно-примусового» входження у кластер;
- створений транспортний кластер вирішує проблеми лише Одеського порту, а не всієї галузі в цілому. Відсутня ефективна кооперація між вітчизняними

портами на базі спеціалізації портового господарства. Таким чином, замість підвищення конкурентоспроможності Одеського порту на міжнародному ринку портових послуг створення кластеру може сприяти зростанню конкуренції між портами України на внутрішньому ринку;

- за своєю структурою та принципами діяльності, визначеними у Положенні «Про транспортний кластер», створена в Одеському порту структура більше схожа на логістичний центр або холдинг, ніж на кластер;

- не виявленою залишається інноваційна складова у створенні кластеру, оскільки невизначеними є механізми залучення науково-дослідних установ та освітніх закладів до діяльності кластеру.

Ще один великий об'єкт на Одещині - складський комплекс «Одеса Логістик Парк». Його площа становить 64 600 м². До складу комплексу входять складські та офісні приміщення, обладнані під'їзні шляхи, автостоянки та майданчики для маневрування вантажного транспорту. Територія комплексу оснащена відеоспостереженням, є цілодобова охорона.

Складське приміщення відповідає критеріям класу «А»: висота стелі — 12,2 м, крок колон — 12×24 м, бетонна підлога з антипиловим покриттям витримує навантаження до 6 т/м². Докові ворота обладнані автоматичними вирівнювальними платформами. Електропостачання здійснюється через власну трансформаторну станцію, є централізоване водопостачання та водовідведення, телефонні лінії та Інтернет.

«Одеса Логістик Парк» знаходиться біля села Дачне, вздовж магістралі М-05 та Е95. Відстань комплексу до Одеси — 10 км, до Одеської окружної дороги та митного термінала «6-ий кілометр» — 9 км, до Одеського торговельного порту — 15 км.

3.2.2 Обґрунтування доцільності створення мультимодального логістичного центру в регіоні

Створення в зонах тяжіння до міжнародних транспортних коридорів мережі МЛЦ та формування на їх основі регіональних логістичних транспортно-розподільчих систем, поряд з забезпеченням високої ефективності в системі вантажо- та товароруку, супроводжується значним мультиплікативним ефектом, який виявлятиметься в інших галузях економіки регіону та країни в будівельний комплекс; у сфері оптової та зовнішньої торгівлі; банківського та виробничо-технічного обслуговування; виробництві обладнання для терміналів, контейнерів та рухомого складу; розвитку регіональних ринків товарів та послуг; інформаційних та телекомунікаційних систем і, зрештою, – збільшення валового регіонального продукту (ВРП) та валового внутрішнього продукту (ВВП) країни [68].

Необхідність створення мультимодального логістичного центру в Одеській області обумовлена наступним [62]:

- вигідне економіко-географічне розташування регіону та його високий транзитний потенціал, що сприяє розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;

- потужний морегосподарський комплекс, до складу якого входять сім морських портів. Порти Одеської області переробляють близько 65 % вантажообороту морських державних портів України. При цьому порти Великої Одеси (Одеса, Іллічівськ, Південний) переробляють 88,5 % вантажообороту портів регіону;

- значний науковий потенціал, представлений науково-дослідними та проектно-конструкторськими інститутами та вищими навчальними закладами, які займаються дослідженнями у галузі морського транспорту. В Одесі розташовані ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» («УкрНДІМФ»), Державний проектно-вишукувальний науково-

дослідний інститут морського транспорту «ЧорноморНДІпроект», Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України;

- наявність висококваліфікованих кадрів та функціонуючої мережі закладів освіти, які здійснюють підготовку фахівців для морського транспорту. Підготовку спеціалістів морського транспорту в Одеській області здійснюють Одеська національна морська академія (ОНМА), до складу якої входять Морехідний коледж технічного флоту, Морехідне училище ім. О.І. Марінеска (м. Одеса) та Ізмаїльський факультет, а також Одеський національний морський університет;

- зосередженість на території регіону бізнес-асоціацій, неурядових організацій, представництв міжнародних організацій, пов'язаних із морською галуззю. В Одеській області розташовані Асоціація портів України «Укрпорт» (м. Одеса) секретаріат Міжнародної асоціації судновласників Чорноморського регіону (BINSА), Дирекція Міжнародної Асоціації портів Чорного та Азовського морів (BASPA), Асоціація морських агентств України (м. Одеса), Асоціація «Союз портових операторів» (м. Одеса);

- високий рівень диверсифікації діяльності, продукції і послуг підприємств портової діяльності;

- високий рівень активності середнього та малого бізнесу у сфері портової діяльності.

Базою для створення мультимодального логістичного центру мають стати морські торговельні порти Одеської області, великі склади в області, залізничні сортувальні станції. Зокрема, як було відзначено в п.3.2, в області є 2 великі склади. Також в регіоні можна виділити дві географічно-локалізовані групи портів:

- «Велика Одеса», основою яких є морські торговельні порти Одеса, Іллічівськ, Південний (Южний), Білгород-Дністровський та приватні термінали;

- Дунайський (морські торговельні порти Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ).

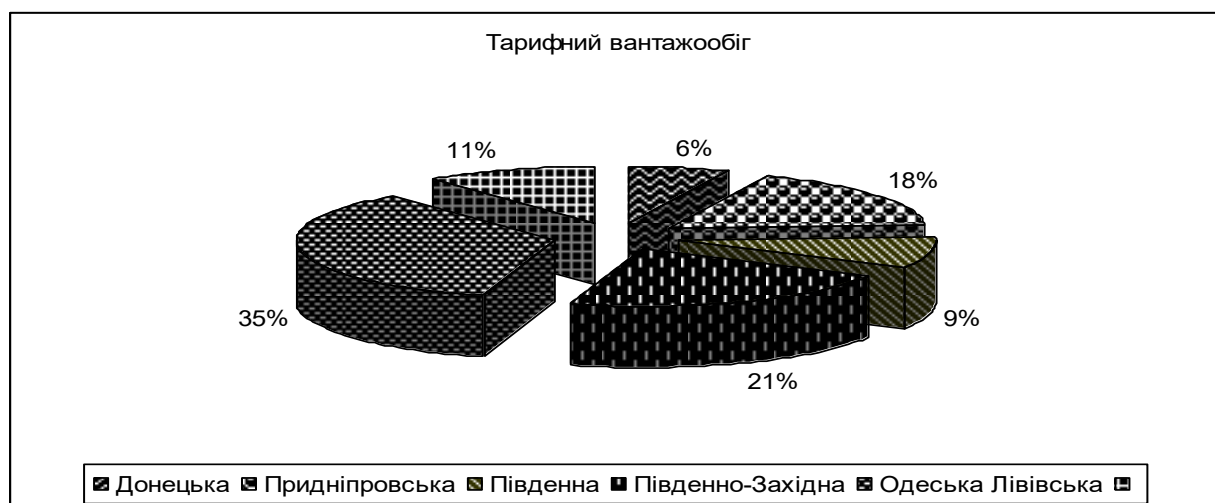
Крім географічної локалізації, означені групи відрізняються спеціалізацією. Морські торговельні порти та приватні термінали «Великої Одеси» переробляють більш широкую номенклатуру вантажів: наливні, сипучі та тарно-штучні. У

структурі вантажообороту значною є питома вага імпорتنих та транзитних вантажів (включаючи контейнери) [70].

У вантажообороті Дунайських портів основну частку складають експортні та транзитні вантажі, за номенклатурою – сипучі та тарно-штучні. Характерною особливістю Дунайського транспортного комплексу є можливість працювати в режимі «ріка-море».

Регіональна філія «Одеська залізниця» акціонерного товариства «Укрзалізниця» — підприємство, регіональна філія АТ «Укрзалізниця», що обслуговує Одеську, Миколаївську, Херсонську, Черкаську, Кіровоградську та Вінницьку області та окремі райони Київської, Дніпропетровської, Запорізької та Полтавської областей. Є важливою складовою єдиного транспортного сполучення південногозаходу України. На її долю припадає майже 20 % вантажообігу, більш 16 % пасажирообігу залізниць України [70].

Головна особливість Одеської залізниці — її приморське та прикордонне місцезнаходження. У районі діяльності Одеської залізниці розташовані великі морські та річкові порти, якими забезпечуються зовнішні транспортно-економічні зв'язки з більш ніж 70 країнами світу. Варто відзначити, що у 2020 році тарифний вантажообіг по філії був найбільший (рисуюнок 3.1) та склав 61049,0 млн. ткм, а приведена продукція склала 79562,5 млн. ткм [18].



Рисуюнок 3.1 - Структура тарифного вантажообігу по регіональним філіям у 2020 році, %

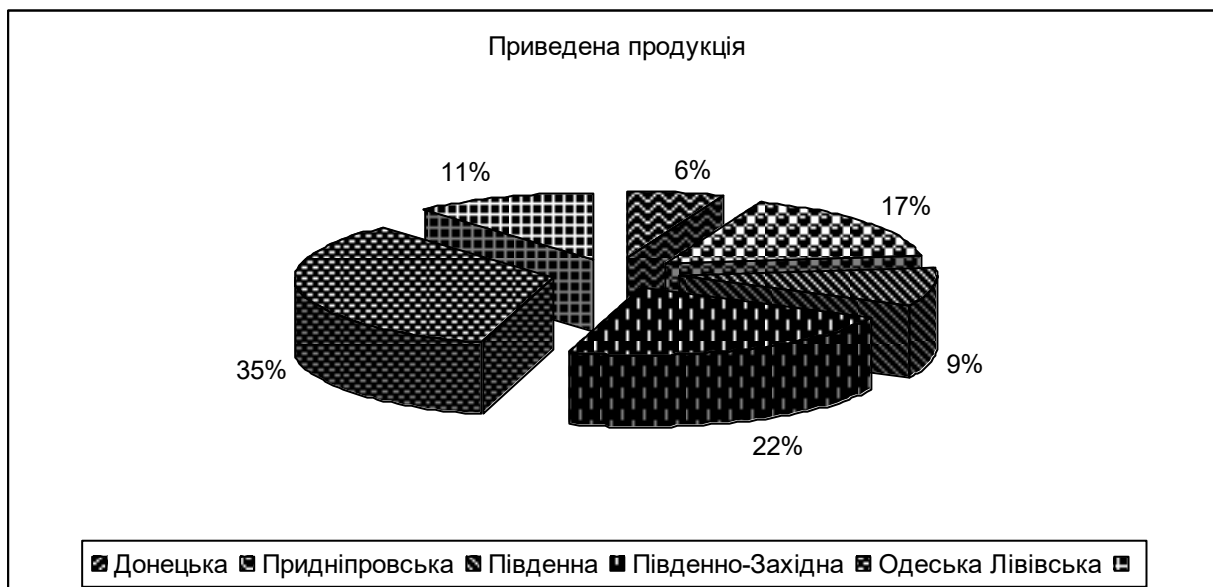


Рисунок 3.2 – Структура приведеної продукції по регіональним філіям у 2020 році, %

Динаміка рисунків 3.1 та 3.2 показує, що Одеська залізниця, навіть в кризовий період, має найвищі показники з вантажообігу та має потенціал для розвитку мультимодального логістичного центру.

Тож, з метою посилення кооперації між всіма видами транспорту Одеської області, налагодження ефективної міжвідомчої взаємодії щодо підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі, налагодження співробітництва у трикутнику «влада – бізнес – наука» доцільним є створення мультимодального логістичного центру [70].

Найбільш ефективною формою розвитку такого центру має стати комплексний підхід до визначення ролі та місця регіону в процесі реалізації стратегічних завдань соціально-економічного розвитку країни з урахуванням залучення потенціалу підприємницької активності на місцевому рівні, можливості координації зусиль владних структур і бізнесу, активного використання різних форм державно-приватного партнерства, залучення наукових інновацій та ін. з метою розвитку економіки регіону, підвищення його конкурентоспроможності [21].

З огляду на провідну роль залізничного транспорту, створення мультимодального логістичного центру доцільно організувати на його основі. Ефективне функціонування центру має бути засноване на взаємовигідній співпраці між всіма видами транспорту, бізнесом, науковими організаціями, навчальними установами та місцевою владою, що сприятиме досягненню синергетичного ефекту та дозволить скоординувати роботу всіх означених інституцій у напрямку задоволення суспільних потреб, віднайдення узгодження регіональних та загальнонаціональних економічних інтересів з метою підвищення конкурентоспроможності економіки України [65].

Створення мультимодального логістичного центру в Одеській області дозволить отримати наступні переваги для економіки регіону:

- оздоровлення економіки регіону за рахунок комерційної концентрації, спеціалізації та кооперації підприємств с комплексу, використання кращих управлінських технологій та впровадження інновацій;
- стимулювання високотехнологічних галузей (для Одеського регіону йдеться про відродження судноремонту та використання сучасних логістичних схем (концепцій) доставки вантажів);
- активізація підприємницької діяльності за рахунок створення сприятливих умов для підприємств середнього і малого бізнесу;
- збільшення вантажопотоків та розвиток експорту;
- зменшення непродуктивної внутрішньої конкуренції (наприклад, між портами, залізничними станціями, автомобільними підприємствами Одеської області) за рахунок ефективного вантажорозподілу та впровадження ефективної системи спеціалізації транспортних організацій;
- створення сприятливих умов для підготовки фахівців високої кваліфікації (у т.ч. обмін досвідом, центри перекваліфікації, загальні центри спільного навчання тощо).

3.3 Соціально-економічні ефекти розвитку системи МЛЦ в Україні

Важлива роль МЛЦ в організації руху товару визначається їх впливом на ефективність даного процесу, причому аналіз показує, що ефекти від створення МЛЦ виявляються у різних суб'єктів економічних відносин. Ефективність здійснення мультимодального перевезення для оператора та вантажовласника складається з безлічі факторів, найважливішим з яких є рівень розвитку та ефективність використання логістики товароруху [64].

Одна з причин широкого поширення інтер/мультимодальних перевезень у логістиці – це суттєве зниження собівартості транспортування при комбінуванні кількох видів транспорту.

Разом з тим, розвитку мультимодальних перевезень, насамперед у міжнародному сполученні через територію нашої країни перешкоджає недостатній рівень взаємодії організацій, які представляють різні види транспорту, у транспортних вузлах та відсутність системи логістичних центрів, які забезпечують належний рівень такої взаємодії.

Велике значення для розвитку контейнерних інтер/мультимодальних перевезень має Митна конвенція про міжнародну перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП – Міжнародні дорожні перевезення (TIR). Остання редакція цієї конвенції була ухвалена Європейською економічною комісією ООН у 1975 р. і набула чинності 20 березня 1978 р. Конвенція поширюється як на автомобільні, а й на інтер/мультимодальні перевезення з використанням морського, річкового або залізничного транспорту за умови, що хоча б один з ділень доставки вантажу виконується автотранспортом.

Разом з тим, серед факторів, що перешкоджають розвитку інтер/мультимодальних перевезень, найважливішим є значний час проведення формальних митних процедур, що призводить у ряді випадків до незапланованих простоїв, затримок, додаткових витрат [34].

Вирішенню цих проблем сприятиме створення мережі МЛЦ на території

України.

Зниження логістичних витрат при впровадженні інтер/мультимодальних перевезень з використанням логістичних центрів обумовлено такими факторами:

- більш тісною взаємодією з митницею у МЛЦ, що призведе до скорочення непродуктивних простоїв, насамперед за рахунок попереднього декларування імпорتنих вантажів;

- узгодженням часу роботи перевізника, митниці та організацій інших видів транспорту;

- прискоренням проходження експортно-імпорتنих та транзитних вантажів через склади, скороченням обсягів залежалих вантажів, що знизить потреби у складських площах та призведе до збільшення пропускної здатності перевантажувальних комплексів.

Таке прискорення досягається за експортними вантажами за рахунок:

- зміни умов продажу вантажу з переходом прав власності у місці перевалки на інші умови продажу або ж перепродаж вантажу у дорозі. При цьому експортні вантажі не будуть затримуватися в пунктах перевалки через очікування підтвердження банком оплати товару покупцем;

- супроводу вітчизняних експортних вантажів «наскрізними» коносаменами, якщо основний обсяг операцій митного оформлення здійснюється на внутрішній митниці, а через припортову митницю, при морських перевезеннях, вантажі слідують за спрощеною процедурою митного контролю, і в першу чергу з митною пломбою в укрупнених вантажних місцях – пакетах, блок-пакетах, контейнерах, трейлерах або у критих вагонах;

За імпортними вантажами прискорення досягається за рахунок:

- супроводу імпорتنих вантажів наскрізними коносаменами до зручної для одержувача внутрішньої митниці, коли у порту виконується лише первинне декларування вантажу та його пропуск по спрощеній процедурі, а сплата ввізного мита та повне розмитнення вантажу переноситься на обрану клієнтом внутрішню митницю;

- спрощення оформлення процедур внутрішнього митного транзиту

імпортних вантажів не в прямому сполученні до зручної для одержувача митниці та передачі їх на суміжний вид транспорту під режимом митного перевізника.

Використання змішаних (комбінованих, інтер/мультимодальних) способів транспортування часто обумовлено структурою логістичних каналів, коли, наприклад, відправлення великих партій продукції виробляється із заводу-виробника на оптову базу залізничним транспортом (з метою максимального зниження витрат), а розвезення з оптової бази до пунктів роздрібної торгівлі здійснюється автомобільним транспортом.

Ефективність інтер- та мультимодальних перевезень для оператора складається з експедиторської комісії, включеної до тарифу, та контрактної знижки, яку він отримує з базисних ставок від фактичних перевізників, термінальних компаній та інших логістичних посередників як великий клієнт – відправник вантажів.

Інтер/мультимодальне перевезення має ряд переваг не тільки для операторів, але і для відправників вантажу:

- оператор інтер/мультимодального перевезення (ОІМП), як правило, залишає собі лише частину різниці між базовою ставкою тарифу та тією ставкою, яку він отримує від інших логістичних посередників як великий клієнт. Розподіл економії транспортних витрат між ОІМП та відправником вигідно обом сторонам. Крім того, клієнт звільняється від необхідності вести фінансові розрахунки з будь-ким, крім ОІМП;

- оскільки договори з усіма логістичними посередниками ОІМП підписує лише від свого імені, то клієнту вже не потрібно вступати в юридичні відносини з великою кількістю учасників перевезення. У разі втрати або шкоди вантажу клієнт адресує свій позов тільки до ОІМП;

- більшість банків світу приймають інтер/мультимодальний коносамент як товарно-розпорядчий документ. Продавець, завантаживши товар зі складу на автотранспорт, залізничні вагони або судно, надані ОІМП, або здавши товар на термінал ОІМП, отримує від нього інтер/мультимодальний коносамент і може,

пред'явивши цей коносамент банку, відкрити акредитив, тобто. отримати належну йому за торговим договором ціну товару. Таким чином, експортеру забезпечується прискорене отримання прибутку від продажу товару. Покупець, отримавши інтер/мультимодальний коносамент, може розпоряджатися товаром задовго до завантаження транспортного засобу;

- ОІМП забезпечує вантажовласника регулярною інформацією про рух вантажу;

- ОІМП скорочує простой вантажів у пунктах перевалки та організовує доставку строго за графіком (технологія «точно в строк»), що прискорює оборот основних фондів та скорочує витрати на зберігання товарів.

Інтер/мультимодальні перевезення дозволяють доставляти в контейнерах дрібні партії вантажу (завдяки умовам LCL/FCL та LCL/LCL (LCL - less container load)). Відповідно скорочується вартість перевезення та перевалки вантажу (порівняно з доставкою окремими місцями) та підвищується його безпека.

Оцінюючи ефекти від створення мережі МЛЦ В Україні, потрібно мати на увазі, що транспорт відіграє значну роль як в економічній, так і в соціальній, політичній та оборонній сферах [69].

Розглянемо докладніше соціально-економічні та геополітичні ефекти розвитку системи МЛЦ:

- зміцнення економічних зв'язків між регіонами країни. МЛЦ стануть одним із найважливіших елементів модернізованої транспортної інфраструктури країни і в цій якості вони будуть сприяти розвитку міжрегіональних транспортних зв'язків на її території;

- підвищення політичної цілісності нашої країни;

- розвиток промисловості районів тяжіння МЛЦ. МЛЦ будуть точками економічного зростання. Як свідчить досвід подолання криз за кордоном, вихід із кризи, інтенсифікація економіки, як правило, починається з розвитку транспорту. Транспортний комплекс, у тому числі будівництво автомобільних доріг та залізниць, повним правом можна назвати локомотивом,

що виводить країну з економічного спаду. Наприклад, саме будівництво доріг, розвиток автомобільної промисловості стало одним з вирішальних факторів по виведення США зі смуги економічної кризи 30-х рр. минулого століття, так званою "Великою депресією". Крім того, розвиток МЛЦ буде сприяти розвитку промисловості в районах тяжіння цих центрів, розвитку їх і як сервісних інформаційно-телекомунікаційних вузлів.

– підвищення політичної ролі України у світі. Вантажооборот МЛЦ складається із трьох складових внутрішні вантажі, експортні та імпорتنі вантажі, міжнародні транзитні вантажі. При цьому останні грають особливу роль як для економіки країни, дозволяючи отримати значні кошти від їх перевезення територією країни. Ці кошти розподіляються між бізнесом, що спрямовує їх на свій розвиток, та державою, яка використовує їх для підвищення своєї політичної ролі. Якщо обсяг перевезення експортних та імпорتنих вантажів визначається розвитком економіки країни загалом, її потребами в іноземних товарах та матеріалах, конкурентоспроможністю на світовому ринку вітчизняної продукції, можливості міжнародного транзиту майже повністю залежать від транспортної системи країни, від її ефективності, відповідності світовим стандартам, привабливості для вантажовідправників та вантажоодержувачів. Розвиток конкурентоспроможної транспортної системи, здатної здійснювати швидку та якісну доставку у необхідному напрямку міжнародних транзитних вантажів, дозволить Україні суттєво посилити свої позиції світової політичної арені;

- стимулювання зовнішньоекономічних зв'язків. МЛЦ відіграють велику роль і при організації експортно-імпорتنих перевезень. Як ми вже зазначали, експорт та імпорт значною мірою залежить від економіки держави, водночас наявність стійких транспортних зв'язків та зручних маршрутів здатні активізувати в певній мірі експорт та імпорт. Значною мірою експортно-імпорتنі перевезення концентруватимуться у МЛЦ. В свою чергу, розвиток експортно-імпорتنих перевезень стимулюватиме і розвиток МЛЦ, оскільки експортерам та

імпортерам вигідно мати справу при транспортування вантажів зі стійкими маршрутами, з тими самими операторами мультимодальних перевезень, одними і тими самими складами та терміналами. Їм важливо мати інформацію про те, де складується їхній вантаж, як і транспортується. Експортерам та імпортерам важливо, щоб їхній вантаж був доставлений якісно та в строк, щоб при цьому транспортні витрати були мінімальними, а це якраз і дозволяють досягти МЛЦ. При цьому МЛЦ стануть залучати до зони свого впливу та певних територій інших держав. Іноземні експортери та імпортери, іноземні перевізники орієнтуватимуться на той чи інший український МЛЦ. Це призведе до зростання не тільки транспортних зв'язків, а й створення стійких економічних взаємозв'язків між МЛЦ країни та транспортних, промислових, торгових центрів інших країн. МЛЦ до певної міри стимулюватимуть зовнішню торгівлю. Наявність стійких транспортних зв'язків з іншими державами та зростання експортно-імпортних перевезень сприятиме зростанню політичної ролі як самих українських мультимодальних транспортних вузлів, так і країни в цілому, її інтеграції у світову економічну систему.

Україна має значні потреби в розвитку інфраструктурних проєктів, але для розширення співпраці з приватним власником необхідні дії щодо покращення інвестиційного клімату та підвищення конкурентоспроможності країни, що передбачає удосконалення адміністративних та правових механізмів державного управління розвитком.

Галузь транспортно-логістичного забезпечення в Україні десятиліттями знаходилась у стані технологічного відставання, недостатнього рівня фінансування проєктів, низької ефективності функціонування, маючи високий відсоток зношеності основних засобів. Запропонований проєкт Національної транспортної стратегії до 2030 року визначає розвиток транспорту як базової галузі економіки, що формує ефективні механізми державного управління транспортно-логістичною системою, інтегрованість України в європейську інфраструктурну мережу, зростання безпекових чинників держави, підвищення

якості послуг. Метою вищевказаної стратегії є створення інтегрованої у світову транспортну мережу транспортної інфраструктури України, орієнтація на потреби споживачів транспортних послуг та формування сприятливих умов для бізнесу, що забезпечить конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Впровадження масштабних планів потребує значних фінансових ресурсів (лише на створення сучасної мережі автомобільних доріг необхідна потреба складає 322,5 млрд грн, з яких майже 176 млрд грн – кошти держбюджету), які держава повинна залучити з різних джерел, у тому числі за рахунок використання механізмів державно-приватного партнерства.

Для довгострокового національного і регіонального розвитку логістична інфраструктура має вирішальне значення, тому вимагає ретельного планування та здійснення. При реалізації проєктів розвитку та експлуатації логістичної інфраструктури необхідно зупинитися на основних складових елементах, які задіяні в більшості проєктів будівництва чи експлуатації об'єктів логістики. До логістичної інфраструктури відносяться шляхи, морські порти, залізниці, аеропорти та аналогічні об'єкти. Більш ширше наповнення складових логістичної інфраструктури включає: будівлі, виробничі площі; склади, вантажно-розвантажувальні термінали і логістичні центри; засоби транспортування або комунікації (зв'язок); торговельні мережі; виробничі підприємства; оператори.

За даними Державної служби статистики, Україна має 20,9 тис. км залізничних колій загального користування, 1569 км річкових судноплавних шляхів загального користування, 159,5 тис. км автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям.

Враховуючи пріоритетність євроінтеграції України, виникає потреба в залученні значних інвестиційних ресурсів у розвиток логістичної інфраструктури, розбудови транспортно-логістичного сполучення. Важливим етапом у плануванні інфраструктури є розширення карти TEN-T

(Транс'європейської транспортної мережі) та проєкт TRASECA з побудови транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія.

Логістичні показники відіграють центральну роль в економічному зростанні і конкурентоспроможності країн, а сектор логістики в даний час визнаний одним з основних елементів економічного розвитку.

З боку держави продовжується впровадження послідовної політики для стимулювання безперебійних і стійких операцій ланцюжка поставок як рушійної сили зростання. Ефективна логістика пов'язує підприємства з внутрішніми і міжнародними ринками через надійні мережі. Країни, які характеризуються низькою логістичної продуктивністю, стикаються з високими витратами не тільки через транспортні витрати, а й з-за ненадійних ланцюжків поставок, що є основною перешкодою для інтеграції та конкуренції.

Проблеми, з якими стикається сектор транспортної інфраструктури, пов'язані з ринковими особливостями, коли транспортний попит занадто низький, щоб виправдати приватні інвестиції в цей сектор і труднощами держави, коли великі бюджетні витрати створюють незначні соціальні і територіальні вигоди. В цілому інфраструктурні об'єкти сприяють економічно-соціальному розвитку, створюючи системи, здатні швидко і надійно переміщувати товари, людей і інформацію на великі відстані, підвищуючи добробут населення.

Трансформаційні процеси в інфраструктурі пов'язані з технічними проблемами, інституційними питаннями, фінансовими інвестиціями і стратегіями регіонального розвитку, що потребує спільної участі технічних фахівців, політиків та управлінців. Інфраструктура відіграє вирішальну роль в будівництві території в фізичному та соціально економічному напрямі. При підготовці регіону до створення транспортних інфраструктурних проєктів, останні інтегруються в багатоцільову стратегію регіонального розвитку, привносячи зміни в стратегічну місію, враховуючи вплив на навколишнє середовище, економічний розвиток тощо. Розуміння особливостей регіону,

потреб та можливостей, промислового, культурного, туристично-рекреаційного, транспортного, науково-освітнього потенціалу дає можливість формувати мультимодальні логістичні центри.

Зарубіжний досвід свідчить, що найбільша економічна ефективність забезпечується за рахунок комплексного логістичного обслуговування, при якому транспортно-логістичні центри одночасно надають різноманітні логістичні послуги. За інших рівних умов логістичні компанії, незалежно від видів та комплексності послуг, що надаються ними, прагнуть до скорочення витрат, пов'язаних з їх діяльністю.

Це, в свою чергу, дозволяє їм знижувати ціни на послуги і сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичної діяльності

На поточному етапі зусилля щодо підвищення ефективності транспортного виробництва у багатьох компаніях та в галузі в цілому зіткнулися з необхідністю відмови від традиційних факторів та умов зростання технічної продуктивності, зниження витрат та пошуку вирішення проблем підвищення прибутковості та соціальної вигоди від успішної організації перевізного процесу у суміжних галузях, у взаємодії з постачальниками, клієнтами та кінцевими користувачами. Подібним міркуванням сприяв перехід організації господарську діяльність економіки країни з централізованого, командного типу на ринкові рейки. Установка в розвитку своєї прибутковості та необхідність забезпечити як виживання компанії, і його привабливість у власних очах потенційних і реальних інвесторів і власників змусили компанії транспортної галузі шукати вирішення питань підвищення ефективності організації перевізного процесу нестандартнішими (для вітчизняних транспортників) методами.

Таким чином, підхід до переосмислення організації перевізного процесу, заснований на розгляді як усієї транспортно-логістичної системи країни, так і окремих складових його частин, що мають ті ж характеристики, сьогодні сприймається як найбільш актуальний і реально веде до подальшого

вдосконалення роботи транспортних компаній. Впевненості в цьому підході додає величезний позитивний досвід, накопичений транспортними компаніями за кордоном, які давно перейшли на парадигму єдиної транспортно-логістичної системи та пожинають значні плоди правильного погляду на організацію своєї діяльності у вигляді зростання своєї рентабельності та адекватності все більшим запитам суспільства та економіки сучасних розвинутих держав.

Слід зазначити, що логістичний підхід, що лежить в основі розгляду проблем транспортно-логістичної системи, передбачає приділяти пильну увагу насамперед задоволенню вимог кінцевого споживача. Саме з цієї причини забезпечення взаємодії різних видів транспорту стає особливо актуальним: кінцевий користувач, взагалі кажучи, не має особливих переваг до виду транспорту, які могли б здійснювати перевезення за межами певних технічних характеристик, таких як збереження вантажу, термінидоставки та зручність організації регулярних поставок. Обмеження, що накладаються окремими видами транспорту, що ґрунтуються на технічних особливостях організації перевезень, вимагають організації комбінованих перевезень, що використовують декілька видів транспорту. Мета організації ефективної взаємодії різних видів транспорту має на увазі успішне вирішення наступних завдань:

- обґрунтованого визначення оптимальних пропорцій розвитку окремих видів транспорту та їх підтримка протягом усього процесу організації перевізного процесу;
- формування оптимальної мережі перевізних маршрутів;
- нарощування пропускної та провізної здібностей важливих вузлів оптимальної мережі перевізних маршрутів;
- підвищення швидкості окремих видів транспорту на маршрутах;
- вдосконалення парку транспортних засобів та систем керування окремими видами транспорту, пов'язаних у роботі один з одним.

Зауважимо, що визначення оптимальної перевізної мережі та раціональна організація перевізного процесу донедавна були засновані на детерміністських

моделях, що базуються на максимізації певних фіксованих цільових функцій в умовах технічних обмежень, також виражених цілком певними функціональними відносинами. Неадекватність цього підходу найбільш ясно постає у межах логістичного підходу, який диктує необхідність розгляду випадкової природи попиту послуги з боку кінцевого користувача, з одного боку, і навіть технологічних ризиків, пов'язані із забезпеченням перевізного процесу — з іншого.

3.4 Оцінка ефективності створення мультимодального логістичного центру в регіоні

Оцінка ефективності інвестицій у транспортну інфраструктуру зазвичай здійснюється в рамках макроекономічного підходу, тобто враховуючи сукупний вплив на економіку.

До традиційних макроекономічних ефектів відноситься зміна валового продукту (темп зростання ВВП), рівня добробуту (ВВП на душу населення) або продуктивності факторів виробництва (приватний капітал, праця) як результат державних інвестицій в інфраструктуру.

Важливо враховувати, що правильна оцінка та скорочення ризиків, особливо до введення в експлуатацію інфраструктури, стануть ключовим фактором, що забезпечує більшу стійкість будь-якої економічної оцінки на всіх наступних етапах життєвого циклу інфраструктури [32].

Для підвищення якості обслуговування протягом усього життєвого циклу проекту та мінімізації негативних чи інших непередбачених наслідків важливим є виділення ресурсів — як часу, так і фінансів — для проведення інженерних пошуків, аналізу прогнозного попиту, аналізу пов'язаних з майбутніми операціями операцій з нерухомості. Таким чином, можна уникнути перевищення бюджетів або затримки у виконанні робіт і введенні в експлуатацію.

Оцінка короткострокового впливу може вимірюватися зміною економічної діяльності, що генерується у процесі будівництва державних об'єктів, та додаткових ефектів, які викликають попит на товари та послуги в решті економіки.

Створення мультимодального логістичного центру є значним інвестиційним навантаженням, яке надає короткостроковий економічний вплив на економічну діяльність (збільшення ВВП) і зайнятість.

Вимірювання цих впливів дають змогу оцінити прямі, непрямі та індуковані наслідки створення мультимодального логістичного центру.

Розрізняються три типи ефектів. Прямі ефекти відповідають збільшенню виробництва у тих секторах, які безпосередньо отримують інвестиції в інфраструктуру (в основному в секторі будівництва, але також і в інших секторах). Непрямі ефекти - нарощування виробництва в секторах, що забезпечують (будівництво, промисловість). Додаткові ефекти - збільшення доходів компаній та індивідів як результат зростання ВВП.

Аналіз міжгалузевого балансу дає можливість розрахувати ефекти (прямі, непрямі та додаткові) у вигляді доходів, продукції, додаткової вартості, робочих місць. Додаткові ефекти з часом можуть подвоїти всі прямі та опосередковані ефекти.

Після завершення інфраструктурного будівництва виникають конкурентні переваги, що відчуються через зростання продуктивності. Наприклад, залізниця може знизити вартість перевезення споживачів та матеріалів, підвищуючи ефективність та продуктивність компаній у зоні охоплення.

Ключова думка полягає в тому, що чим більші державні вкладення в інфраструктуру, тим вищою буде продуктивність і зростання ВВП.

Макроекономічні ефекти грають на користь глобальних планів щодо інвестицій у транспортну інфраструктуру. Але коли йдеться про конкретний інфраструктурний проект, конкретні вигоди можуть бути прораховані і з мікроекономічної точки зору.

Дуже часто в процесі визначення пріоритетів державних інвестицій оцінка транспортного проєкту включає аналіз рентабельності, в рамках якого порівнюються витрати і доходи проєкту для суспільства протягом його життєвого циклу. Крім того, проводиться аналіз рентабельності/фінансової оцінки, що дозволяє також враховувати в рамках процесу прийняття рішень позицію підприємців. Причому в цьому випадку не важливо, які гроші вкладатимуться, державні чи приватні.

Обидва аналізи доповнюють один одного. У той час як фінансовий аналіз включає тільки доходи і витрати приватників, економічна або соціально-економічна оцінка включає всі доходи і витрати незалежно від того, хто є бенефіціаром, а хто - потерпілим.

Аналіз витрат-доходів визначає внесок проєкту у максимізацію прибутку споживачів та виробників. Витрати та доходи між ситуаціями "з" та "без проєкту" оцінюються як можливість. Чинники, які можна оцінити, враховуються, але не враховуючи податків і всіляких субсидій. Є також фактори, які враховуються лише виходячи з потенційних доходів чи витрат, наприклад, скільки часу чи матеріальних коштів буде втрачено через аварію.

Існує ціла низка ефектів, які за своїм характером не можуть бути включені в аналіз витрат-доходів, але можуть бути враховані в рамках складнішої оцінки. До подібних ефектів належать планування території, локалізація економічної діяльності, розвиток туризму, міського планування чи скорочення бар'єрів.

Фінансова оцінка великих капіталомістких інвестицій поєднує методи з проєктного фінансування з традиційним інвестиційним аналізом. В рамках фінансової оцінки обчислюється приплив доходів та платежів протягом усього життєвого циклу проєкту. Враховується як рентабельність грошового потоку самого проєкту, а й рентабельність для акціонерів. Що стосується акціонерів, то в цьому випадку рентабельність визначатиметься у тому числі різними податковими та бухгалтерськими рішеннями, а також відповідністю до основного характеру діяльності.

В рамках аналізу, особливо щодо нових будівельних проєктів, важливо також враховувати ризики, які можуть бути визначені, для управління ними та пом'якшення їх наслідків. У цьому випадку буде легше забезпечити успіх проєкту, навіть попри деякі зміни. Ці методи дають можливість керувати ризиками, які без належного контролю можуть призвести до проблем із перевитратою запланованих коштів та затримкою із введенням в експлуатацію. Насамперед йдеться про земельні ризики, геотехнічні ризики протягом усієї довжини тунелів, урбаністичні ризики на в'їздах у великі міста.

Привабливість нової транспортної інфраструктури пов'язана з інтермодальними центрами, які пов'язують її з усією економічною діяльністю регіону перетину. Такі центри є засобом створення нових можливостей для бізнесу, зокрема через розвиток торгових і ділових центрів високого рівня [32].

Одним словом, важливо обґрунтувати реалізацію значних інфраструктурних проєктів, зокрема ефекти від правильного планування, проєктування, будівництва та введення в експлуатацію. У цьому плані ухвалення рішення про початок реалізації проєкту має бути засноване на економічній оцінці та якості управління ризиками.

Процес управління економічної діяльності транспортно-логістичного комплексу можна визначити як послідовність п'яти фаз: планування, організація, облік, регулювання та аналіз. Всі ці фази взаємопов'язані та спираються на результати один одного в успішній реалізації своїх функцій. Зокрема, фаза аналізу та прогнозування результатів тісно залежить від попередніх фаз планування, організації, обліку та регулювання, оскільки та підсистема транспортно-логістичного комплексу, яка піддається аналізу, імовірно, була суттєво змінена на цих фазах процесу управління. Осмислений аналіз такої складної системи, як транспортно-логістичний комплекс, можна провести за допомогою імітаційного моделювання, цілями якого можуть бути:

- збір інформації про передбачувані (прогнозовані) результати діяльності (під)системи транспортно-логістичного комплексу за допомогою проведення

імітаційних експериментів із побудованою моделлю;

- перевірка гіпотез та теорії в умовах лабораторного експерименту;
- організація міжпрофесійної взаємодії у процесі досліджень;
- побудова теорії, виходячи з результатів експериментів, проведених з допомогою імітаційної моделі.

Слід зазначити, що в економічних аспектах функціонування транспортно-логістичного комплексу як великої та складної системи сусідять та взаємодіють керовані, детерміністські та стихійні явища. Частина з них характеризується свободою вибору в прийнятті рішень і в діях окремих суб'єктів системи, у той час як інші зумовлені або мають істотно випадкову природу, ступінь контролюваності якої досить висока. Підходи до імітаційного моделювання подібної системи повинні вміти враховувати різну природу розглянутих явищ, тим більше, що всі вони суттєві у значущості свого впливу на результати діяльності транспортно-логістичної системи, що цікавлять дослідника та практичного замовника.

Правильний підхід до управління перевізного процесу, що ґрунтується на розгляді всієї транспортно-логістичної системи, вимагає підвищеної уваги до питань прогнозування кінцевого попиту, а також до спроб формалізації стохастичної природи технологічних ризиків з метою їхнього обліку у вирішенні завдань транспортно-логістичної системи.

Загальна оцінка результативності функціонування мультимодального логістичного центру повинна включати показники, що характеризують виробничу структуру об'єднання, інвестиційну та інноваційну діяльність, а також економічні показники (балансовий прибуток, виручку від реалізації продукції, рентабельність) [11].

На рисунку 3.3 показано систему інтегральної оцінки ефективності створення мультимодальним логістичним центром, яка складається із двох блоків: кількісна оцінка ефективності управління і якісна оцінка стану управління.

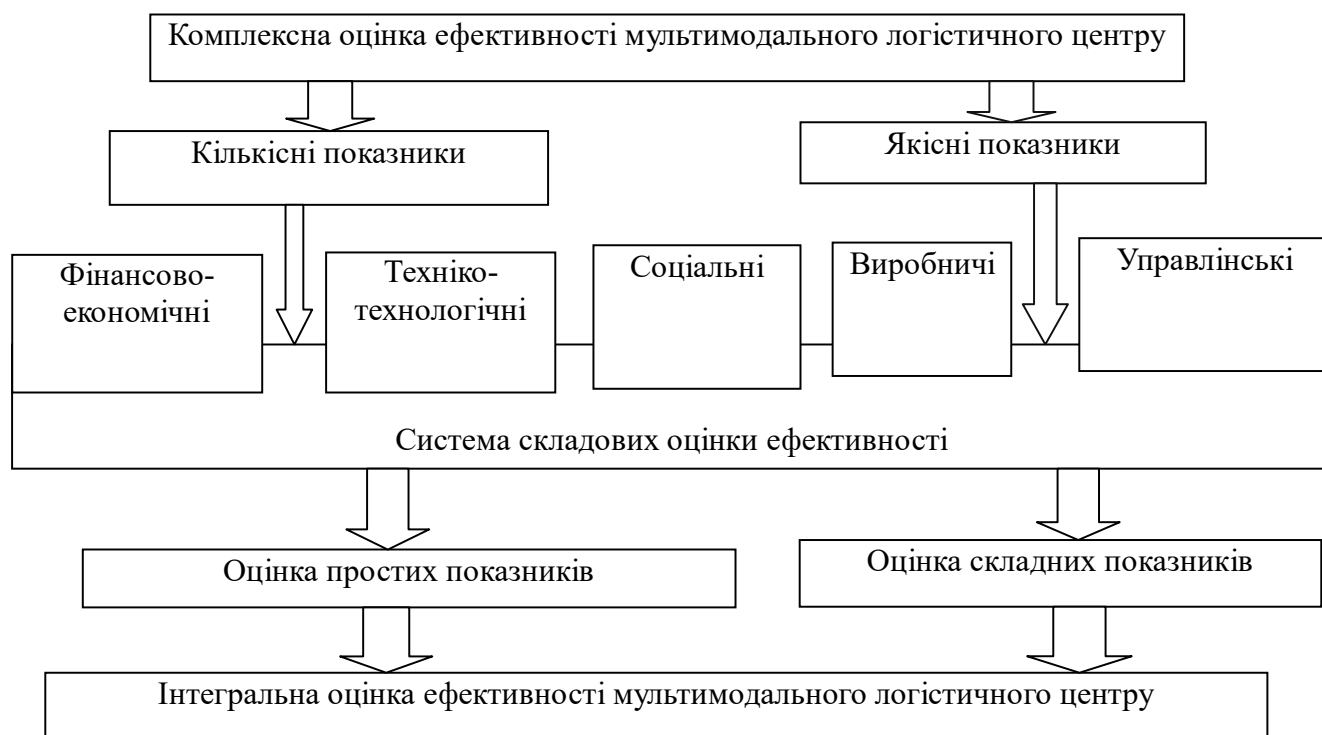


Рисунок 3.3 - Система інтегральної оцінки ефективності мультимодального логістичного центру

В якості критерію оцінки перспективності створення центру використовують інтегральний показник ступеня перспективності, що узагальнює вплив кількісних та якісних факторів і може бути виражений у вигляді індексу:

$$I_{\text{персп}} = f(K_{\text{кількісні}}) + f(K_{\text{якісні}}) / \text{MAX} \quad (3.1)$$

де $f(K_{\text{кількісні}})$ – функція, що відображає вплив кількісних показників;

$f(K_{\text{якісні}})$ – функція, що відображає вплив якісних факторів;

MAX – максимальне значення сумарного впливу функцій, що відображають вплив заданої групи факторів.

На підставі отриманого значення $I_{\text{персп}}$ визначають ступінь перспективності:

- $I_{\text{персп}} \leq 0$ – нульовий ступінь перспективності;
- $0 < I_{\text{персп}} \leq 0,5$ – низький ступінь перспективності;
- $0,5 < I_{\text{персп}} \leq 0,8$ – середній ступінь перспективності;
- $0,8 < I_{\text{персп}} \leq 1$ – високий ступінь перспективності.

Інтегральна оцінка проводиться в два етапи. Спочатку оцінюються прості показники, які легко з прогнозувати та обчислити, а потім – проводиться оцінка складних показників, для визначення яких потрібно провести комплекс певних дій. Як якісна, так і кількісна оцінка повинна проводитись по всіх складових, які зазначені в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1 - Характеристики складових ефективності мультимодального логістичного центру

Показники	Змістова характеристика відповідних складових ефективності мультимодального логістичного центру	Діагностичні бізнес індикатори
1	2	3
Фінансово-економічні	Відповідає фінансовому стану центру: рентабельність діяльності, ліквідність, фінансова незалежність, ділова активність. Розкриває фінансово-економічний стан центру, його стійкість, схильність до позитивних зрушень, потенціал	Показники рентабельності, ліквідності, фінансової незалежності, ділової активності, собівартості тощо
Техніко-технологічні	Відображається наявністю та масштабами у власності центру земельно-майнових комплексів, будівель, споруд, обладнання, устаткування, технологій тощо	Коефіцієнт оновлення та виведення основних засобів, фондоддача, фондомісткість, балансова вартість необоротних засобів, амортизаційний фонд, кількість патентів і ліцензій на використання технологій тощо
Соціальні	Розкриває привабливість підприємства для його діючих і потенційних працівників через рівень заробітної плати, створених умов праці, соціальних пакетів, службового транспорту, фінансування зв'язку, розвиненої соціальної інфраструктури, (медичних і профілактично-оздоровчих закладів, спортивних баз, їдалень), престижу роботи для працівників	Рівень основної і додаткової заробітної плати, витрати на утримання соціальної інфраструктури, продуктивність праці, витрати на соціальні бонуси і пакети

Продовження таблиці 3.1

1	2	3
Виробничі	Відображена швидкістю роботи центру, кількістю відвантажень та розвантажень, укомплектованістю замовлень і т.д.	Ціна послуг, якість послуги, експлуатаційні характеристики, частка ринку, обсяги реалізації, рівень конкурентоспроможності та інші
Управлінські	Відображає наявність і дотримання принципів корпоративного управління, рівень проведення аудиту та формування бухгалтерської звітності, ступінь захищеності прав клієнтів, ступінь розкриття інформації, професійний рівень керівництва	Адміністративні витрати, транзакційні витрати, витрати на збут, кількість аудиторських перевірок, рентабельність інвестиційної діяльності

Розрахунок часткових інтегральних показників пропонується проводитися шляхом множення значень показників, що характеризують відповідну складову, на коефіцієнт його вагомості:

$$I_i = \sum I_j * \gamma_j , \quad (3.2)$$

де I_i - частковий інтегральний показник, який розкриває існуючий наразі рівень відповідної складової;

I_j - значення часткового показника, що характеризує рівень відповідної складової ;

γ_j - коефіцієнт вагомості відповідного часткового показника.

Застосування такого підходу дає можливість, по-перше, зробити інтегральну, за всіма властивостями оцінку якості функціонування мультимодального логістичного центру, а по-друге, визначити найбільш ефективні заходи удосконалення вагомих оцінюючих параметрів, причому завжди починаючи з найбільш значущого.

Висновки до розділу 3

Останнім часом організація залізничної галузі зазнає радикальних структурних змін у багатьох країнах світу. Переглядаються основи ведення бізнесу залізничних перевезень у світлі загальної тенденції демонополізації та заохочення конкуренції у всіх ситуаціях, коли це можливо. Зокрема, монопольне становище, яке донедавна в багатьох країнах займали національні залізничні компанії, вже не повернути ніколи, а конкуренція в різних її проявах увійшла і встояла в багатьох аспектах ведення бізнесу, пов'язаного з організацією залізничних перевезень. У світлі радикальних змін на залізничному транспорті особливо важливими виявляються зміни, що відбуваються в організації управління транспортно-логістичною системою, що характеризуються необхідністю координації діяльності численних відокремлених компаній, пов'язаних із перевезенням на залізницях.

Розбудова транспортної інфраструктури (дороги, термінали, порти, аеропорти, мости, залізничні колії), широке впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій в транспортному процесі, розробка і використання науково-обґрунтованих методів, підходів, інструментів економічного управління діяльністю підприємств транспортної галузі, у тому числі транспортно-логістичних, з метою повного задоволення потреб у транспортних послугах належної якості, доступності та безпеки є одним із напрямів розвитку країни і ключова роль відводиться регіонам [62].

Системне вирішення поставленого завдання передбачає розвиток транспортних вузлів та транспортно-логістичних центрів не лише у місцях існуючої концентрації вантажопотоків, а й у вузлах оптимізованої мережі товароруку, що включає нові транспортні зв'язки.

Створення в Одеській області мультимодального логістичного центру забезпечить зниження витрат при мультимодальних перевезеннях за рахунок покращення взаємодії з митницею, також забезпечує прискорення проходження

експортно-імпортних та транзитних вантажів через морські порти, скорочення обсягів залежалих вантажів, що знизить потреби в складських площах та призведе до збільшення пропускної спроможності перевантажувальних комплексів.

Сформовано систему показників складових ефективності мультимодального логістичного центру, відповідно до якої результативність функціонування центру представляє собою багатоаспектне явище, яке проявляється на рівні держави (створення нових робочих місць, скорочення виплат по безробіттю, збільшення податків, надходження валютної виручки за рахунок збільшення експорту, залучення іноземних інвестицій), на галузевому рівні (збільшення частки галузевої продукції, що випускається) та на рівні регіону (зниження соціальної напруги, вирішення питань екологічної безпеки або покращення інфраструктури).

Висновки

Економічний розвиток країни і її інтеграція в світову економіку напряму пов'язані з розвитком транспортної інфраструктури. На сьогоднішній день, з урахування постійного росту світового товарообігу, пріоритетним напрямом розвитку транспортної політики країни стало ефективне використання вже існуючих транспортних комунікацій за умови вигідного географічного розташування. Щоб забезпечити безперебійну роботу глобальних транспортних артерій, країні необхідне створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів і, в першу чергу, там, де пересікаються основні транспортні вузли (річкові і морські порти, залізниці та автомагістралі).

Створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів вплине на розвиток прилеглих територій, даючи їм особливі імпульси для інвестиційної привабливості. Відповідно, території набудуть підвищеної привабливості для багатьох видів підприємницької діяльності, збільшиться товарообіг, податкові платежі до місцевих бюджетів за рахунок розвитку внутрішньої інфраструктури логістичного центру, відбудеться поштовх для успішнішого розвитку логістичних операцій в прилеглих регіонах, збільшиться зайнятість населення довколишніх районів і міст, що з часом приведе Україну до значного підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародних ринках перевезень.

Для України створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів є новим напрямом розвитку в логістиці, тому необхідно звернутися до світової практики створення аналогічних центрів з метою залучення кращого досвіду їх функціонування в економіку України._

Зовсім до недавнього часу в Україні більшість транспортних підприємств виконували лише операції з перевезення вантажу чи пасажирів, не включаючи

в свою діяльність спектр інших послуг. Це було викликано відсутністю досвіду ринкових стосунків та конкуренції. Нові економічні умови формування ринку транспортних послуг, створення і посилення конкуренції між транспортними підприємствами України на міжнародному ринку перевезень вантажів передбачають активне вивчення досвіду функціонування транспорту країн з ринковою економікою для самовдосконалення і задоволення всіх потреб клієнтів.

На сьогоднішній день, при існуючій міжнародній конкуренції, дуже складно знайти країну, яка б не брала участь в глобальних процесах, що генеруються в єдиному світовому просторі. Так, останні тенденції розвитку світової економіки вказують на те, що ці процеси відбуваються з найбільшою швидкістю саме в транспортному секторі економіки.

Логістичний підхід, що лежить в основі розгляду проблем транспортно-логістичної системи, передбачає приділяти пильну увагу насамперед задоволенню вимог кінцевого споживача, який, взагалі кажучи, не має особливих переваг до виду транспорту, які могли б здійснювати перевезення, за винятком деяких характеристик якості послуг, що надаються. Тому раціональна організація перевізного процесу має інкорпорувати досягнення логістичної науки, що абстрагується від функціональної прив'язки до конкретних технічних рішень, та покликана забезпечити задоволення вимог кінцевого споживача транспортних послуг.

Сьогодні створення сучасного мультимодального транспортно-логістичного комплексу вимагає наявності великих земельних ресурсів і значних інвестиційних вкладень. Для цього необхідно розробити досконалий бізнес-план, оскільки інвестиції в логістичний центр мають тривалий період повернення, супроводжуються високим рівнем невизначеності та ризиків, приносять помірні доходи, а також значно залежать від дій уряду.

Досвід закордонних країн у впровадженні логістичного підходу в управління транспортно-логістичним комплексом показує особливе значення

створення регіональних мультимодальних логістичних центрів, що сприяють більш повному задоволенню потреб кінцевих споживачів.

У кваліфікаційному дослідженні автором розроблено методологію, моделі та методи формування методів економічного забезпечення та ефективної організації управління інтегрованими транспортно-логістичними системами компаній залізничного транспорту,

Розвиток залізничного транспорту нашої країни вимагає розробки та впровадження перспективних логістичних методів економічного забезпечення та управління транспортним комплексом загалом та сучасними транспортними компаніями з урахуванням специфіки кожного виду транспорту та унікальної ролі, яку займає залізничний транспорт в економіці держави.

В даний час особливо гостро стоять проблеми взаємодії різного виду транспорту, особливо в регіонах, з метою підвищення якості транспортно-експедиційного обслуговування, підвищення привабливості нашої країни для міжнародного транзиту.

В кваліфікаційній роботі було досліджено фінансово-економічну діяльність виробничого підрозділу залізничного транспорту, а саме станції Одеса-Застава Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця». Головною метою її функціонування є прийняття, відправлення і пропуск поїздів, формування і розформування составів, приймання і видача вантажів, виконання пасажирських і вантажних операцій, ремонт рухомого складу, тощо.

Проведений аналіз показав, що основні кількісні показники роботи станції, а саме: відправлення та навантаження вагонів з 2017р. по 2021р. поступово зменшуються, також спостерігається скорочення розвантажувальної роботи. Також на станції спостерігається зростання простою вагонів з переробкою що свідчить про зростання витрат на обслуговування вагонів, та скорочення прибутків підприємств залізничного транспорту. Станція Одеса-Застава I отримує чистий прибуток від діяльності але він поступово скорочується.

На основі теоретичних матеріалів в роботі запропоновано створити регіональний мультимодальний логістичний центр. Сформульовано методичні засади його функціонування та виявлено, що у рамках мультимодальних логістичних центрів (МЛЦ) можлива реалізація наступних моделей участі:

- основними споживачами комплексних логістичних будуть транснаціональні компанії та високомаржинальні компанії, обслуговуванням яких займеться логістичний оператор;
- вітчизняні виробники та дистриб'ютори, а також мережі будуть орієнтуватися для будівництва власних складів;
- невеликі регіональні компанії, а також торгові компанії зніматимуть в оренду складські приміщення.

Також було проведено аналіз джерел підвищення ефективності управління транспортним вузлом під час створення логістичного центру. Логістичний центр забезпечує зниження витрат при мультимодальних перевезеннях за рахунок покращення взаємодії з митницею, забезпечує прискорення проходження експортно-імпортних та транзитних вантажів через морські порти, скорочення обсягів залежалих вантажів, що знизить потреби в складських площах та призведе до збільшення пропускної спроможності перевантажувальних комплексів.

Виявлено соціально-економічні ефекти від створення мережі логістичних центрів з урахуванням транспортних вузлів. При цьому підвищується стійкість транспортних зв'язків, інтеграція регіонів України між собою, та інтеграція країни загалом на світовий ринок, стимулювання зовнішньої торгівлі. МЛЦ мають стати точками економічного зростання, стабілізації економіки країни, джерелом нових робочих місць.

Системне вирішення поставленого завдання передбачає розвиток транспортних вузлів та транспортно-логістичних центрів не лише у місцях існуючої концентрації вантажопотоків, а й у вузлах оптимізованої мережі товароруху, що включає нові транспортні зв'язку. А формування на їх основі

регіональних та міжрегіональних логістичних транспортно-розподільчих систем, поряд з забезпеченням високої ефективності в системі вантажо- та товароруху, супроводжуватиметься значним мультиплікативним ефектом, який виявлятиметься в інших галузях економіки регіону та країни:

- будівельний комплекс;
- у сфері оптової та зовнішньої торгівлі;
- банківського та виробничо-технічного обслуговування;
- виробництві обладнання для терміналів, контейнерів та рухомого складу;
- розвитку регіональних ринків товарів та послуг;
- інформаційних та телекомунікаційних систем;
- у збільшенні валового регіонального продукту (ВРП) та валового внутрішнього продукту (ВВП) країни.

Список використаних джерел

1 Про залізничний транспорт [Електронний ресурс]: Закон України 273/96-ВР; офіц. текст станом на 04.11.2018 – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.

2 Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.

3 Стратегія АТ «Укрзалізниця» на період 2019-2023 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.uz.gov.ua/about/investors/>

4 Аналіз проблем ефективності науково-технічної діяльності та процесу її оцінювання [Електронний ресурс]: аналітична записка. – Режим доступу: www.icps.kiev.ua/doc/analit_paper_me2_ukr.doc.

5 Боняр С.М. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно логістичних центрів [Текст] / С.М. Боняр, Я. Р. Корнійко// Економіка та держава. – 2012. - № 3. - С. 32-35.

6 Бушуєв С. Д. Управління проектами інноваційного розвитку [Текст] / С. Д. Бушуєв // Утвердження інноваційної моделі розвитку економіки України: матеріали наук.-практ. конф. – К.: НТУУ КПІ, 2003. – С. 34.

7 Верба В. А. Методичні рекомендації з оцінки інноваційного потенціалу підприємства [Текст] / В. А. Верба, І. В. Новікова // Проблеми науки. – 2003. – № 3. – С. 22.

8 Глущенко К. П. Оцінка ефективності транспортних проектів: досвід та проблеми [Електронний ресурс] / К. П. Глущенко. – Режим доступу: https://www.researchgate.net/publication/277108482_Ocenka_effektivnosti_transportnyh_proektov_opyt_i_problemy.

9 Дикань В. Л. Вибір оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В. Л. Дикань, М. І. Данько, І. В.

Воловельська. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. – 172 с.

10 Дикань В. Л. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті [Текст]: навч. посіб. / В. Л. Дикань, О. Г. Кірдіна, І. Л. Назаренко, Ю. М. Уткіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2014. – 314 с.

11 Дикань В. Л. Економіка і організація локомотивного господарства [Текст]: підруч. / В. Л. Дикань, Ю. Є. Калабухін, В. О. Зубенко, І. В. Токмакова, Т. М. Юсупова. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 440 с.

12 Дикань В. Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту [Текст]: підруч. / В. Л. Дикань, Ю. В. Єлагін, Т. Г. Сухорукова. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.

13 Дикань В. Л. Економічний механізм підприємства [Текст]: навч. посіб. / В. Л. Дикань, І. М. Писаревський. – Х.: ХФВ «Транспорт України», 2002. – 128 с.

14 Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

15 Дикань В. Л. Перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування залізничного транспорту [Текст] / В. Л. Дикань, Ю. В. Єлагін // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і Менеджмент. – 2016. – Вип. 16. – С. 46-48.

16 Дикань В. Л. Техніко-економічний аналіз діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: підруч. / В. Л. Дикань, В. В. Компанієць, І. Л. Назаренко. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. – 547 с.

17 Дикань В.Л. Українська модель економічної системи як нова концепція розвитку національної економіки [Текст] / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - Вип. 44. - С. 11-17.

18 Дикань О. В. Антикризове управління пасажирським комплексом залізничного транспорту [Текст] / О. В. Дикань, Т. М. Глушенко, М. В. Гараєв // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2021. – № 72. – С. 109-115.

19 Дикань О. В. Організаційно-економічний інструментарій забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту

[Текст]: монографія / О. В. Дикань. – Х.: УкрДУЗТ, 2016. – 443 с.

20 Димарчук С.М. Особливості організації транспортно-логістичних систем інтермодальних вантажоперевезень [Текст] / С.М. Димарчук// Вісник ДУ «Львівська політехніка». - 2000. - № 390. - С. 20–22

21 Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Укрзалізниця» (2005-2020 роки). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.uz.gov.ua/>.

22 Жуковська А. Державно-приватне партнерство в соціальній сфері: зарубіжний досвід та перспективи запровадження в Україні [Текст]// Вісник Тернопільського національного економічного університету № 3, 2017 р. – С.21-37.

23 Запатріна І. Державно-приватне партнерство як фактор економічного зростання та проблеми його розвитку в Україні [Текст]/ І. Запатріна, Т. Лебеда// Економіст. - 2011. - № 3. - С. 52–58.

24 Заскалкін А.С. Державно-приватне партнерство: сутність, форма та зміст [Текст]/ А.С. Заскалкін // Вісник Національного університету цивільного захисту України: зб. наук. праць. - 2015. - Вип. 2 (3). - С. 12-20.

25 Затворницька О. Державно-приватне партнерство: час вчитися на помилках [Електронний ресурс]. Zn.Ua 28 вересня 2018. – Режим доступу: https://dt.ua/macrolevel/derzhavno-privatne-partnerstvo-chas-vchitisya-na-pomilkah-289689_.html

26 Зимовець В.В. Ефективність надання державних гарантій підприємствам в Україні [Текст]/ В. В. Зимовець // Фінанси України. – 2014. – № 12. – С. 56 – 68.

27 Єгоров І. «Стратегія запозичень» і розвиток науки [Текст] / І. Єгоров, О. Попович, В. Соловйов // Вісн. Націон. Академії наук України. – 2013. – № 5. – С. 3-6.

28 Каличева Н. Є. Теоретико-методологічні засади забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища [Текст]: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 / Н. Є. Каличева // Український державний університет залізничного

транспорт. – Харків, 2019. – 43 с.

29 Каличева Н.Є. Управлінські аспекти організації виробництва в умовах трансформації бізнес-середовища / Н. Є. Каличева, В. О. Маслова, Д. Г. Єрошкін // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2021. – № 75. – С. 81-86.

30 Каличева Н. Є. Створення мультимодального транспортно-логістичного центру: проблеми та перспективи [Текст]/ Н. Є. Каличева, І.В. Соломніков, А.А. Кубінський// Електронний науково-практичний журнал: Інфраструктура ринку. 2022. № 68. С. 35-38

31 «Контейнерний термінал Одеса» завершив будівництво 4-го пускового комплексу контейнерного терміналу на Карантинному молу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://lb.ua/economics/2020/10/27/469144_konteynerniy_terminal_odesa.html (дата звернення: 30.10.2020).

32 Кондратюк М.В. Використання досвіду Європейського союзу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні [Текст] /М.В. Кондратюк// Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 47.– С.31-33.21071981

33 «Контейнерний термінал Одеси» обробив перший поїзд на Тернопіль «УІК». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ua.interfax.com.ua/news/pressrelease/689380.html> (дата звернення: 30.10.2020).

34 Корінь М. В. Стратегічні напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва [Текст] / М. В. Корінь, М. В. Кондратюк, І. М. Войтов, К. В. Король // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2020. – № 70-71. – С. 33-43.

35 Корінь М. В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва [Текст]: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.03 / М. В. Корінь // Український державний університет залізничного транспорту. – Харків, 2019. – 43 с.

36 Криклій В. Уряд підтримав розвиток мультимодальних перевезень в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/>

news/uryadpidtrimav-rozvitok-multimodalnih-perevezen-v-ukrayini-vladislav-kriklij
(дата звернення: 06.11.2020).

37 Кубінський А.А.. Ризики та очікувані вигоди від створення в регіоні опорної мережі мультимодальних логістичних центрів [Текст] / А.А. Кубінський// Міжнародна науково-практична конференція здобувачів вищої освіти і молодих вчених ХАДІ (17 листопада 2022 р.). - 2022. – С. 263-265.

38 Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту [Текст]: навч. посіб. / Ю. Ф. Кулаєв. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006. – 232 с.

39 Кухарчик О.Г. Ринок мультимодальних перевезень регіону та стратегія його розвитку [Текст]: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05 / О.Г. Кухарчик. - Херсон, 2019.- 213 с.

40 Марченко В.М. Логістика [Текст]: підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. - К.: Видавничий дім «Артек», 2018. - 312 с

41 Назаренко І.Л. Інноваційний розвиток вагонної дільниці [Текст] / І.Л. Назаренко, Н.В. Корчинська // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. – № 61. – С. 160-166.

42 Никифорок О. І. Лібералізація ринку залізничних перевезень: світовий досвід та реалії України [Текст] / О. І. Никифорок // Вісник Національної академії наук України. – 2017. – № 9. – С. 41-52.

43 Обруч Г. В. Домінанти забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / Г. В. Обруч, І. А. Калініна, С. О. Тюрін // Ефективна економіка. – 2021. – № 10. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2021/79.pdf.

44 Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України [Текст]: монографія / В. О. Овчиннікова. – Х.: УкрДУЗТ, 2017. – 427 с.

45 Овчиннікова В. О. Трансформація теорії стратегічного управління розвитком залізничного транспорту [Текст] / В. О. Овчиннікова // Інтелект ХХІ. – 2017. – № 5. – С. 53-56.

46 Одеса-Застава І. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D0%B0-%D0%97%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%B0_I

47 Пасічник В. І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України [Текст]: навч. посіб. / В. І. Пасічник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.

48 Петренко О.І. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв’язання [Електронний ресурс]/ О.І. Петренко, Дереповська Т.В.// Ефективна економіка. 2017. - № 5. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>

49 Позднякова Л. О. Економіка залізничного транспорту[Текст] : навч. посіб. / Л. О. Позднякова, О. Г. Дейнека, М. Д. Жердев. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 243 с.

50 Полякова О. М. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні [Текст] / О. М. Полякова, І. В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С. 217 – 222

51 Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів [Текст] / О.Є. Соколова// Наукоємні технології. - 2014. - № 1 (21). - С. 114-118.

52 Сенаторова А.О. Розробка раціональних транспортно-технологічних схем доставки вантажів з Європи в Азію [Електронний ресурс] / А.О. Сенаторова, О.П. Процик// Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». - 2018. - Вип. 1 (40). – Режим доступу: <http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/40/299.pdf>.

53 Солідор Н.А. Застосування проектного підходу до формування й управління діяльністю мультимодальних логістичних комплексів в Україні [Текст] / Н.А. Солідор// Управління змінами та інновації. - 2021. - № 2. - С. 63-70 .

54 Сич Є. М. Теоретичні основи розвитку інноваційно-інвестиційних систем [Текст] / Є. М. Сич, В. П. Ільчук // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України. – 2003. – Т. 8. – С. 64-68.

55 Сторожев В.В. Оптимізація транспортних засобів в мультимодальних

системах доставки вантажів [Текст] : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01/ В.В. Сторожев.- Одеса, 2008. - 22 с.

56 Стратегія сталої логістики для України на період до 2030 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>.

57 Сухоруков А. І. Проблеми інноваційної безпеки [Текст] / А. І. Сухоруков // Стратегічна панорама. – 2002. – № 2. – С. 131-139.

58 Терешіна Н. П. Конкурентоспроможність залізниць: регіональні аспекти [Текст] / Н. П. Терешіна, В. В. Бушенков, О. А. Кузнєцова // Залізничний транспорт. – 2011. – № 6. – С. 51-54.

59 Токмакова І. В. Напрямки та інструменти державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту [Текст] / І. В. Токмакова, М. В. Корінь, В. О. Овчиннікова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2020. – Вип. 69. – С. 114-127.

60 Токмакова І. В. Розвиток стратегічного партнерства на підприємствах залізничного транспорту в умовах впровадження швидкісного руху [Текст] / І. В. Токмакова, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 248-251.

61 Токмакова І. В. Структурно-організаційні трансформації на залізничному транспорті як основа його інтеграції в європейський транспортно-логістичний простір [Текст] / І. В. Токмакова, В. О. Овчиннікова, М. В. Корінь // Адаптивне управління підприємствами в умовах неотехнологічного відтворення: монографія / за ред. Ареф'євої О.В. – К.: ФОП Маслаков, 2020. – С. 213-219.

62 Токмакова І.В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах глобалізації економічного простору [Текст] / І. В. Токмакова// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2011. - Вип. 35. - С. 274 — 277.

63 Токмакова І. В. Розвиток конкурентних переваг логістичної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів [Текст] /І.В. Токмакова, Н.Г. Панченко, І.М. Войтов // Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика : матеріали 18-ї науково-практичної міжнародної конференції (2-3 червня 2022 р.). – Харків : УкрДУЗТ,

2022. – С. 108-109.

64 Токмакова І. В. Управління ланцюгами постачань [Текст]: конспект лекцій. Ч. 1 / І. В. Токмакова, В. О. Овчиннікова, М. В. Корінь. - Харків : УкрДУЗТ, 2021. - 59 с.

65 Ткач О.В. Регіональний логістичний центр: формування та особливості функціонування [Текст] / О.В. Ткач, І.А. Волощук// Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. - 2017. - Вип. 13. - Т. 2. - С. 127–134

66 Управління ланцюгами постачань [Текст] : конспект лекцій. Ч. 2 / І. В. Токмакова, В. О. Овчиннікова, М. В. Корінь, Г. В. Обруч. – Харків : УкрДУЗТ, 2021. – 70 с.

67 Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662>.

68 Укрзалізниця розвиватиме інтермодальні перевезення з країнами Східної Європи та Балтії. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3073176-ukrzaliznica-rozvivatime-intermodalnik-shidnoi-evropi-ta-baltii.html> (дата звернення: 02.11.2020).

69 Швець Л. М. Формування громадських просторів залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст [Текст] / Л. М. Швець // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2016. – № 57. – С. 155-162.

70 Шумпетер Й. Теорія економічного розвитку. Дослідження прибутку, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу [Текст] / Й. Шумпетер. – К.: Києво-Могилянська академія, 2011. – 244 с.

71 Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні : аналітична записка / О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/599>

72 Цветов Ю. М. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України [Текст] / Ю. М. Цветов, О. П. Кутах, М. В. Макаренко та ін. – К. : КУЕТТ, 2003. – 109 с

73 "Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області". Аналітична записка. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/schodo-perspektiv-stvorenniya-morskikh-klasteriv-v-odeskiy>.

74 Методичні вказівки до виконання кваліфікаційної роботи рівня вищої освіти "другий (магістерський) рівень" усіх форм навчання [Текст] / каф. "Економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом". В. Л. Дикань, В. В. Компанієць, І. В. Токмакова, І.Л. Назаренко. - Харків: УкрДУЗТ, 2019. - 60 с.

75 Студентська навчальна звітність. Текстова частина (пояснювальна записка). Загальні вимоги до побудови, викладення та оформлення [Текст]: Методичний посібник з додержання вимог нормоконтролю у студентській навчальній звітності /Козар Л.М. [та ін.]; за заг. ред. Л.М. Козара. - Х.: УкрДАЗТ, 2014. – 54

АКТ

перевірки кваліфікаційної роботи магістра на наявність ознак
академічного плагіату

Відповідно до даних сервісу UNICHECK (Advego, etc) кваліфікаційна
робота «Управління розвитком підприємств залізничного транспорту
шляхом формування мультимодального логістичного центру», автора:
Кубінський Анатолій Анатолійович

(ПІБ автора повністю)

містить 19,3 % запозичень. Ознаки академічного плагіату – відсутні.

Перевірку виконала
доцент кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом



(підпис)

Ганна ОБРУЧ

27.11.2022 р.