

подразумевається в данном случае осуществление транспортной услуги. Создание блага, одухотворяющее начало человеческого бытия, его прогресса на всём пути существования и развития.

УДК 330.342.22

ОСНОВНІ ЗАСАДИ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

Українська Л.О., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Умови господарювання на сучасному ринку протягом останніх років зазнали принципових змін, передусім, за рахунок трансформації економічної системи в постіндустріальну економіку з ринковим пріоритетом споживачів, формуванням глобального інформаційно-телекомунікаційного середовища та інтеграцією економічних процесів.

Ця економіка заснована на інтенсифікації використання інтелектуального та інформаційного потенціалу суспільства як основного поновлюваного ресурсу його стійкого прогресивного розвитку, що забезпечує різке підвищення його ефективності порівняно з матеріальним виробництвом індустріального суспільства і, як наслідок, робить значний вплив на динаміку розвитку економічних відносин між ринковими суб'єктами.

Через те, що логістика є однією зі складових економічної системи суспільства, її розвиток напряму пов'язаний із загальними еволюційними тенденціями:

- зростанням ролі інформації і засобів комунікації;
- виникненням і швидким поширенням мережевих структур;
- зростанням сфери послуг;
- змінами структури і мотивацій на ринку праці;
- розмиванням кордонів національних ринків, в наслідок глобалізації економічного життя.

Варто зазначити що, визначаючи проблеми трансформації економічних відносин, потрібно виділити ряд принципових змін при послідовному посиленні постіндустріалізму. Їх необхідно розглядати як перехід від домінування виробництва товарів до сервісної економіки.

Затвердження інформаційно-індустріального технологічного укладу як показника якості економіки, розвиток якого визначає найбільш переможні позиції у світовому господарстві держав і стає головною передумовою їх послідовного нарощування. Відбувається формування соціально орієнтованого типу господарств, в основі якого - "економіка високої заробітної плати" і посилення орієнтації на оптимізацію взаємодії економічних і соціально екологічних факторів, націлених на

мінімізацію соціальних і екологічних витрат економічного розвитку; становлення нової мотивації людської діяльності, в якій значно зростає роль факторів привабливості самої праці.

Економіка, наділена зазначеними особливостями, у даний час називається різними поняттями в залежності від того, яка властивість цієї нової економічної системи розглядається більш глибоко: інформаційна економіка, мережева економіка, Інтернетеконіка, економіка знань, нова економіка.

Безсумнівно, що всі підходи до визначення постіндустріальної економіки мають свої підстави і аргументи. Однак ці точки зору залишають осторонь цілий ряд істотних характеристик, властивих сучасному етапу економічних відносин, або спотворюють, затушовують їх. Крім того, фрагментарний розгляд економічних процесів і явищ, що мають місце в реальній дійсності, не дозволяє ринковим суб'єктам побудувати стратегічну поведінку у змінних економічних умовах: визначити бізнес-пріоритети та напрямки фокусування бізнесу і логістики на науковій основі.

Узагальнюючи всі перераховані аспекти нової форми організації та функціонування економічної системи, потрібно зазначити, що всі характерні риси і властивості нової економіки можуть з успіхом використовуватися при стратегічному управлінні підприємством, у тому числі і його логістичної складової. Специфічні особливості неоекономіки неминуче приведуть передові організації до глобального ведення бізнесу, за рахунок домінування стратегічних альянсів, швидкості та точності задоволення споживчих потреб і побажань, до перебудови господарської моделі розвитку відповідно до вимог трансформації економічної системи.

УДК 625.21

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТЕО ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Челмакіна О.С., асистент (УкрДАЗТ)

На протязі ХХ сторіччя розв'язанням питань конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту майже не приділялось уваги, так як робота будувалась не на принципах ринкових відносин, тобто вільної конкуренції, а – на принципах держзамовлення.

В останні роки проблемою удосконалення обслуговування вантажовласників на залізничному транспорті, а відповідно й підвищення привабливості саме цього виду транспорту для клієнтів, займались багато науковців України.

Найбільш докладно дана проблема висвітлена у праці Д.В. Ломотько, де розглянуто основні принципи транспортно-експедиційного обслуговування та сформовано схему взаємодії залізничного транспорту з вантажовласниками, але не висунуто пропозицій щодо універсальних рекомендацій для різних видів вантажу та місцевих умов.

Транспортно-експедиційне обслуговування клієнтів повинно задовольняти потреби споживачів транспортних послуг, враховувати світовий досвід та відповідати вимогам комплексності, точності та своєчасності виконання, безпечності та екологічності, забезпечення схоронності вантажу, етичності обслуговуючого персоналу, естетичності умов обслуговування та інформативності, це свідчить про необхідність доопрацювання даного напрямку з метою розробки чітких схем обслуговування клієнтів на місцях.

Дослідження показали, що організація виконання майже всіх перелічених вимог здійснюється організаціями-посередниками, прибуток яких не є прибутком залізничного транспорту, не зважаючи на те, що фактично операції виконуються його працівниками. Звідси випливає, що є необхідність організації роботи залізничного транспорту з вантажовласниками напряму з метою збільшення прибутків залізниць (збільшення спектру послуг, а відповідно й збільшення грошових потоків) та скорочення витрат вантажовласників (за рахунок відсутності оплати послуг посередників).

Пропонується розглянути процес транспортування, як функціональний цикл з виділенням окремих ланок. Запропоновано цільову функцію часу виконання функціонального циклу ТЕО вантажовласників залізничним транспортом, спрямовану на зменшення. Пріоритетним завданням при приведенні значення *min* є організація взаємодії всіх учасників до такої, що забезпечувала б відсутність міжопераційних інтервалів або, навіть, паралельне виконання деяких операцій.

УДК 656.025.4.001.73 (477)

ТЕНДЕНЦІЇ РЕФОРМУВАННЯ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Процеси реформування залізничної галузі ще більше загострили питання втрати залізничним транспортом сегменту ринку вантажних залізничних перевезень. Адже введений в дію з 2012 року механізм використання рухомого складу Укрзалізниці не забезпечив покращення

показників його використання та необхідність його техніко-технологічного оновлення.

Існуючі на сьогоднішній день тенденції на ринку вантажних залізничних перевезень зумовлені рядом факторів, найвагомим серед яких є дефіцит інвентарного парку Укрзалізниці, забезпечити своєчасне оновлення та технічну придатність якого не можливо лише за рахунок проведення ремонтно-відновлювальних робіт. Він потребує залучення величезного обсягу інвестиційних ресурсів. Це обумовило ситуацію, коли великі вантажовідправники – промислові підприємства змушені формувати власні компанії-оператори для уникнення збоїв в поставці продукції, тим самим збільшуючи величину власних витрат. Зокрема, 32 тис. піввагонів належить вітчизняним підприємствам, тоді як в інвентарному парку Укрзалізниці перебуває 47.7 тис. напіввагонів.

Керівництво Укрзалізниці вихід з ситуації, яка довгі роки триває в залізничній галузі, зокрема, у вагонному господарстві, вбачає в зміні статусу інвентарного парку рухомого складу (в його передачі на баланс державних підприємств, які підпорядковані Укрзалізниці) та утворенні Державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр» в складі Укрзалізниці. Однак, розпочаті з січня 2012 року заходи внесли збій в уже відрегульовану раніше систему вантажних перевезень, не забезпечивши ні відновлення його техніко-технологічної бази, ані зростання обсягів перевезень. Результатом проведених реформ є створення УТЛЦ, діяльність якого в умовах відсутності дієвого механізму нормативно-правового забезпечення ефективності функціонування вантажних перевезень, обумовила формування шести комерційних компаній – посередників з організації роботи вантажних перевезень на 6 залізницях України, функціонування яких стимулює зростання тарифів на вантажні перевезення в середньому по експорту-імпорту – на 30%, по транзиту – до 40-50%.

Отже, отримані лише на першому етапі реалізації Програми реформування залізничного транспорту результати свідчать про необхідність подальшого доопрацювання питань доцільності передачі недержавним структурам організації перевезень на залізницях, права управління залізничним рухомим складом та доцільність розробки ефективного юридично відпрацьованого механізму використання рухомого складу Укрзалізниці, який забезпечить рівні умови доступу до ринку вантажних залізничних перевезень і сприятиме розвитку конкурентного середовища.