

3. Підрозділи функціональної підтримки:

- служба по роботі з персоналом;
- служба маркетингу;
- служба управління якістю;
- служба технічного забезпечення;
- фінансова служба.

Враховуючи вище зазначене зрозуміло, що для ефективного функціонування ЦНД, орієнтованого на створення нововведень як елемента комерційної діяльності система управління повинна бути організована в матричну структуру управління.

Створення такого Центру як основи Інноваційно-технологічного центру розвитку транспортної системи України, за рахунок об'єднання науково-технічного потенціалу різних видів транспорту, різних напрямків діяльності дозволить активізувати прихований потенціал галузі та сприятиме забезпеченню не тільки конкурентоспроможності національної мережі МТК, транспортної галузі в цілому, а і інших галузей країни.

УДК: 338.47

ОБґРУНТУВАННЯ СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В ПРОЦЕСІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Устенко М.О., аспірант (УкрДАЗТ)

Для задоволення попиту, що росте на транспорт в країнах Західної Європи, розглядаються інфраструктурні, адміністративні розробки і нові рішення в транспортній сфері. Україна в процесі розвитку свого транспортного потенціалу шляхом формування національної транспортно-логістичної системи (ТЛС), яка інтегрується в ТЛС Європейського Союзу (ЄС), потребує інноваційних розробок в транспортній сфері. Одним з вищих пріоритетів в розвитку транспортної промисловості є створення мережі транспортних логістичних центрів нового покоління.

Актуальність даної проблеми для України є нагальною, оскільки національна економіка потребує нових підходів до управління рухом матеріального потоку як в самій країні, так і через неї, а логістичні центри, які функціонують на теперішній час в Україні, не справляються з даною проблемою.

Створення логістичного центру є єдиним підходом до моделі ефективної національної транспортно-логістичної системи, що успішно підтверджується в країнах ЄС.

У загальному сенсі логістичний центр - це комплекс будівель, терміналів, складів, технічних

споруд, устаткування тощо в позначеному районі, в межах якого вся діяльність, що відноситься до транспортування,

логістики і руху матеріального потоку з метою організації як національних, так і міжнародних перевезень, здійснюється різними операторами на комерційній основі.

Процес розвитку логістичних центрів в Європі показує, що головними стратегічними чинниками при створенні мережі сучасних логістичних центрів є:

- створення фізичної інтеграції всіх видів транспорту;

- досягнення кращих економічних показників за рахунок внутрішньої кооперації і співпраці з логістичними центрами, розташованими в інших регіонах;

- залучення великого об'єму вантажів шляхом створення основи для формування ефективних міжнародних транспортних ліній;

- підвищення ефективності використання магістралей транспортної інфраструктури і обґрунтування великомасштабних інвестицій в модернізацію транспортної інфраструктури;

- створення системи доставки "від дверей до дверей", створення нових можливостей для роботи комерційних компаній в містах регіону без необхідності тримати власні складські потужності;

- створення транспортної системи, що не завдає збитку навколишньому середовищу.

- формування середовища, що розвивається, для транспортного сектора;

- переклад частини основного капіталу в транспортні підприємства.

У загальному сенсі логістичний центр - це комплекс будівель, терміналів, складів, технічних споруд, устаткування тощо в позначеному районі, в межах якого вся діяльність, що відноситься до транспортування, логістики і руху матеріального потоку з метою організації як національних, так і міжнародних перевезень, здійснюється різними операторами на комерційній основі.

УДК 656.2.022.816:338.47

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ – ОСОБЛИВИЙ ПРІОРИТЕТ УКРАЇНИ НА ШЛЯХУ ІНТЕГРАЦІЇ У СВІТОВУ ЕКОНОМІЧНУ СИСТЕМУ

Уткіна Ю. М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Світова транспортна система зараз переживає процес глибоких, фундаментальних змін. Одержано інтенсивні імпульси для розвитку процесів створення єдиного торгового ринку на різних континентах, істотно спрощено процедуру перетинання кордонів.

У Європі виник ряд авторитетних організацій, що вивчають можливості і перспективи створення міжнародних транспортних коридорів, мають з'єднати окремі міста або населені пункти в межах кількох країн. Йдеться про принципово нову технологію переміщення пасажирів і вантажів між регіонами європейського та інших континентів.

Сьогодні МТК реалізують розширений спектр транспортних послуг. Це, по-перше, доставка вантажів найкоротшим шляхом і в мінімальні терміни. У МТК відбувається також перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший та їхня обробка. Весь комплекс транспортних робіт вимагає розвитку як самих шляхів сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії), так і транспортно-складських комплексів (ТСК) по обробці і перевалці вантажів (водні і повітряні порти, залізничні станції, контейнерні термінали), усієї транспортної інфраструктури (під'їзні шляхи, ремонтні підприємства, розгалужена сфера послуг).

Особливо важливу роль у системі МТК відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження.

Існування МТК передбачає використання на конкретному напрямку кількох видів транспорту, а також обов'язкову наявність високо насиченої інфраструктури для їхнього обслуговування, зв'язку, сервісу.

Саме поняття МТК передбачає швидке і безпечно просування пасажирів і вантажів. Це досягається в тому числі шляхом створення пільгових умов вантажоперевезень на маршрутах конкретного МТК, коли у його кордонах:

- діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й ін. оформлення переміщення пасажирів і вантажів;
- застосовуються пільгові (знижені на 25-50%) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й ін. оформленні, перевезеннях залізницею, по термінальних, портових зборах тощо;
- існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;
- діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань;
- всілякі зміни після їхньої ретельної проробки набирають сили через 3-6 місяців після попереднього широкого інформування пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів у країнах, територією яких проходить МТК.

Лише за наявності зазначених умов вантажоперевізник обирає серед багатьох можливих варіантів перевезень маршрут конкретного міжнародного транспортного коридору.

Міжнародна транспортна мережа України і діючі системи перевезення в умовах трансформації економіки вимагають принципових змін в експлуатаційно-технологічній діяльності, а також заміни технічних засобів і устаткування.

Головними вимогами в цих питаннях є:

- максимальне зниження собівартості перевезень;
- переоцінка критеріїв у підходах до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;
- забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів та вантажів;
- забезпечення збереження вантажів під час перевезення;
- підвищення якості послуг на транспорті.

УДК656.052.43:331.107.5

ДОЦІЛЬНІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ ШВИДКІСНОГО ТА ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Челядінова Н.Г., аспірант (УкрДАЗТ)

На залізничному транспорті України продовжується процес структурних змін шляхом впровадження поточних та принципово нових заходів, спрямованих на раціоналізацію роботи залізниць. В сучасних умовах господарювання залізничний транспорт України потребує подальшого пристосування до умов ринкової економіки. Якщо своєчасно не вирішити проблеми швидкісних та високошвидкісних перевезень, сервісу, інформації та ін. може значно зменшитись число пасажирів залізничного транспорту на користь автомобільного, що у свою чергу приведе до падіння обсягів перевезень та зменшення прибутку у цілому.

Безперечно залізниці України мають великий транзитний потенціал у транспортній мережі світу, який забезпечує зв'язки Європи з країнами СНД та Азією. Тому впровадження швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів є досить актуальною проблемою, що підтверджується схваленою Кабінетом Міністрів України Концепцією Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки. Концепцією також передбачається впровадити швидкісний рух пасажирських поїздів на напрямку Київ – Дарниця – Полтава і далі на Харків, Донецьк, Дніпропетровськ для зв'язку м. Києва із східними регіонами країни.