

У Донецькій області в цілому і портовому Маріуполі зокрема дороги сильно страждають від того, що ними пересувається велика кількість великовантажних автомобілів вагою більше 24 тонн. Щоб підтримувати стан автодоріг відповідно до вимог (якість доріг відповідає найвищим категоріям автомобільних доріг в Україні), їх ремонт в Донецькій області обходиться недешево. Так, в 2012 році було витрачено для таких цілей більше 848 мільйонів гривень.

Запропонована модель універсальних транспортно-складських комплексів має значні економічні переваги.

Застосування контейнерів прискорює доставку вантажів та скорочує при цьому транспортну складову вантажу. Загальний час доставки вантажів у контейнерах, в порівнянні з критими вагонами, скорочується приблизно на 2 доби, в результаті прискорюється оборот рухомого складу. Експлуатаційні витрати на вантажні операції під час перевезення тарно-штучних вантажів в універсальних контейнерах, в порівнянні з перевезенням у критих вагонах, скорочуються приблизно в 3 рази. Крім цього скорочується трудомісткість транспортно-складських операцій. Собівартість вантажних операцій при застосуванні великотоннажних контейнерів знижується. Підвищується схоронність вантажів при перевантаженні, перевалці та зберіганні. Майже повністю усуваються втрати тарно-штучних вантажів при перевезенні їх в універсальних контейнерах замість критих вагонів, різко скорочуються втрати навалочних і швидкопсувних вантажів при перевезенні в спеціалізованих контейнерах.

Контейнерні перевезення дають істотну економію витрат на будівництво та утримання складських споруд. Для зберігання контейнерів використовуються спеціально обладнані відкриті майданчики, капітальні витрати на спорудження яких в 4-5 разів менші, в порівнянні з витратами на складські споруди. Знижуються капітальні вкладення в вагонний парк, так як при контейнерних перевезеннях замість критих вагонів використовуються платформи, ціна яких менше на 12-18%. Скорочуються і питомі капітальні вкладення в засоби механізації, хоча для вантажних операцій з контейнерами використовуються більш дорогі механізми. Це пояснюється тим, що продуктивність механізмів на контейнерних майданчиках у 3-5 разів вище, ніж у критих складах.

Розробка і реалізація нових логістичних концепцій в УТСК по переробці упакованих вантажів забезпечать найшвидшу, безпечнішу та менш шкідливу для навколишнього середовища перевалку вантажу. Спектр додаткових послуг принесе не тільки додаткові надходження коштів, а й дасть можливість вивести з міст великоваговий автотранспорт.

УДК 658.7:656.025.4

### МАРКЕТИНГОВО-ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОПТИМІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Кузьменко А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Із посиленням конкурентної боротьби та активізацією діяльності транснаціональних корпорацій стало очевидно, що ланцюг створення продукції, виражений в конкретній вартості, є не тільки методологічною концепцією, а й практичним інструментом аналізу взаємозалежних видів діяльності підприємства, які спрямовані на оптимізацію процесу виробництва. Загальносвітова практика підтверджує, що в сучасних умовах для забезпечення довгострокових конкурентних переваг підприємство повинно рухатися за двома основними напрямками: зростання обсягів продажів та зниження рівня витрат. В свою ж чергу, процес оптимізації пов'язаний із пошуком таких напрямків організації діяльності, за яких підприємство отримувало б максимальний ефект з мінімальними витратами.

Тривалий економічний занепад більшості українських підприємств, який спостерігається з початку набуття незалежності, обумовлює зміну пріоритетів і в діяльності суб'єктів українського підприємництва, вимагаючи впровадження в практику управління новітніх підходів до оптимізації функціонування їхнього економічного механізму. Серед таких підходів провідне місце посідає підхід до інтеграції маркетингу та логістики, як концепції управління, орієнтованої на повне розуміння потреб та запитів ринку і виробників.

Сутність маркетингово-логістичного підходу до оптимізації діяльності підприємств заснована на розумінні логістики як засобу скорочення витрат, пов'язаних із управлінням матеріальними потоками, витрат на транспортування, складування, управління замовленнями, закупівлями та запасами, витрат часу на упаковку, що дозволяє підприємству вивільнити фінансові ресурси для інвестування складського обладнання, інформаційно-комп'ютерних систем, реклами, проведення науково-дослідної діяльності, а маркетинг у свою чергу є інструментом реалізації цієї логістичної стратегії і тактики.

Неабиякі перспективи для успішного впровадження даного підходу в діяльність українських підприємств створює існуюча система транспортного забезпечення країни з розвинутою мережею МТК. Адже міжнародний транспортний коридор уособлює собою не просто сукупність різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів, але й включає відповідну інфраструктуру, яка проводить своєчасне та якісне їх обслуговування, створюючи умов для їх

функціонування в єдиному інформаційному просторі. Саме в поширенні та розвитку мережі МТК буде забезпечуватися і реалізація логістичної складової даного підходу. Це пов'язано, перш за все, зі швидкістю, надійністю постачання товарів споживачам та оперативним забезпеченням потреби підприємства у сировині та комплектуючих.

Формуючи з одного боку позатранспортний ефект, МТК створюють передумови для оптимізації діяльності та підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств за рахунок: зменшення транспортної складової у ціні продукції, зменшення величини обігових коштів за рахунок скорочення часу на їх доставку; скорочення рівня складських витрат за рахунок підвищення надійності доставки; зростання величини товарообігу та створення умов для використання передових техніко-технологічних досягнень.

Таким чином, впровадження маркетингово-логістичного підходу в діяльність українських підприємств з одночасною розбудовою мережі МТК на території України створить засади ефективного функціонування підприємств та формування їх довгострокової конкурентоспроможності.

УДК 656.025

### НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В МЕЖАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Лук'янова О.М., к.е.н., доцент,  
Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

На даний час транспортна система України не здатна повною мірою забезпечити вимоги споживачів транспортних послуг в межах міжнародних транспортних коридорів. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не повністю забезпечується безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують розвиток транспортної системи України, є:

— недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

— низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури;

— слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

— повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність із виробничими, торговельними, складськими й митними технологіями;

— неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

— недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

— відставання в реалізації державних і галузевих програм у сфері окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту в розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Усе це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які забезпечували б розвиток транспортно-дорожнього комплексу в найтіснішому поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

УДК 658.7:656.2(477)

### ЩОДО ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

*Максимов В.В., д.е.н., професор  
(СНУ ім. В. Даля)*

Стійке функціонування транспортної системи України є гарантією єдності економічного простору, вільного переміщення людей, товарів і послуг, розвитку конкуренції та свободи підприємництва, поліпшення умов і рівня життя населення, забезпечення цілісності та національної безпеки, інтеграції у світовий економічний простір.

Вирішення проблеми підвищення