

якісно зміниться інфраструктура залізничного транспорту. Необхідно будувати потужні логістичні пасажирські центри, збільшувати швидкість, розділяти вантажне та пасажирське рухання. Крім того, в Україні найнижчі ціни на поїзди по залізничній дорозі, а через відсутність механізації спостерігається дуже низька продуктивність праці. Тому якісні зміни на вітчизняних залізничних дорозах і введення високоскоростного рухання можливі тільки з зростанням продуктивності в економіці і благополуччя суспільства.

УДК 658.8

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Акімова О.В., к.т.н., доцент (НМУ),
Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

Створення національної інтермодальної транспортної системи неможливе без відповідної державної підтримки із врахуванням регіональних особливостей. Така підтримка передбачає використання цілеспрямованих економічних і організаційних методів управління з врахуванням економічних, соціальних, екологічних стратегій.

В області організації вантажних перевезень і управління ними існують три сфери діяльності, які стосуються компетенції урядів або органів державної влади на регіональному, національному або місцевому рівнях: транспортні та інфраструктурні стратегії, дослідження та освіта.

В рамках транспортної стратегії уряди відповідають за створення належних нормативних, інституціональних і адміністративних умов, необхідних для забезпечення однорідного конкурентного середовища для всіх учасників вантажних перевезень, всіх видів транспорту та перевалочних механізмів; створення можливостей для здійснення недискримінаційних, стійких, безпечних і надійних вантажних перевезень відповідно до національних пріоритетів; координацію й узгодження транспортних стратегій на міжнародному рівні.

Стратегічний розвиток транспортної інфраструктури передбачає прискорене оновлення рухомого складу, впровадження прогресивних транспортних (інформаційних) технологій, ремонт автомагістралей, ремонт старих і прокладання нових залізничних шляхів, закупівля нового портового обладнання тощо. Крім автомобільних, залізничних і внутрішніх водних мереж, уряди відповідають за планування землекористування та виділення належних територій для портів,

інтермодальних терміналів, центрів перевалки й розподілу вантажів, а також вантажних центрів.

У співробітництві із професійними організаціями та за їхньою підтримкою уряди відповідають за проведення різного роду довгострокових досліджень у даній області з метою підвищення якості послуг, які надаються у сфері вантажних перевезень.

Роль уряду полягає в усуненні всіляких бар'єрів (спрощення митних процедур, розробка гнучкого податкового законодавства) та створенні стимулів для технологічного лідерства в області перевезень, наданні фінансової стимуляції в умовах підвищеного ризику.

Уряд повинен сприяти підвищенню рівня завантаження терміналів та зменшення затримок під час транспортування.

Таким чином, держава повинна брати активну участь у розвитку інтермодальних перевезень вантажів, оскільки наявність якісних і економічно ефективних послуг з надання інтермодальних перевезень впливає на конкурентоспроможність країни на світовому ринку перевезень.

УДК 711.656

КЛАСТЕРНА ІНІЦІАТИВА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

*Волканова Н.Д., к.э.н., доцент
(ДонИЖТ УкрГАЗТ)*

Развитие транспортно-логистической системы региона является важным фактором повышения конкурентоспособности региона в долгосрочной перспективе. Наличие у регионов таких базовых структурных элементов, как выгодное географическое положение, развитая физическая инфраструктура, транспортные организации, крупные складские помещения и др., создает условия для формирования транспортно-логистического кластера.

«Манифест кластеризации ЕС», принятый Еврокомиссией в Брюсселе в феврале 2007 года и «Европейский кластерный Меморандум», подписанный странами-членами ЕС в Стокгольме в январе 2008 года, определили кластерное развитие как основной механизм повышения конкурентоспособности экономики стран-членов ЕС, обозначили соответствующие приоритеты национальных программ.

В Украине тема кластеров получила развитие с некоторым отставанием от развитых стран. Однако, на протяжении ряда лет складывается

тенденция возрастания интереса к кластерам как инструменту развития регионов и в нашей стране. О перспективе развития кластеров было заявлено на уровне официальных документов. Например, «Концепция развития кластеров хозяйственных комплексов Украины» предполагает интеграцию кластерного подхода в отраслевые стратегии министерств и использование при этом системы грантов для регионов, обозначив отраслевые и региональные приоритеты. Кластерная стратегия развития экономики Украины ориентирована на инновационную модель национальной экономической системы, так как «преимущества для инноваций и роста производительности сильнее проявляются в кластере, чем в изолированно расположенных компаниях».

В концепции кластерной политики в Украине определяются приоритетные стратегические направления, рассчитанные на длительную перспективу (не менее десяти лет), приоритетные среднесрочные направления на общегосударственном, отраслевом и региональном уровнях в течение ближайших трех – пяти лет.

Согласно классического определения М. Портера, кластер представляет собой группу географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенных сферах, характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга.

Деятельность по созданию и развитию конкретного кластера называется «кластерной инициативой». Кластерные инициативы могут формироваться: профессиональными сообществами предпринимателей региона и их организациями; институтами развития страны и региона; региональными и муниципальными исполнительными и законодательными органами власти.

Транспортно-логистический кластер предполагает объединение отдельных регионально, функционально и экономически связанных между собой логистических звеньев: международных транспортных коридоров, транспортных узлов магистральной инфраструктуры, транспортно-распределительных логистических центров, магистральных, региональных и локальных путей сообщения в единую систему перевозочного процесса, способного предоставить качественный логистический сервис внутренним и внешним потребителям при минимизации общих логистических издержек, в том числе на базе железнодорожного транспорта как ключевого компонента.

Кластеры в сфере транспортной логистики есть во многих странах мира. Так, в Центральной и Восточной Европе действует около 25 основных и 60 второстепенных транспортно-логистических

кластеров. Например, созданный в 2003 г. транспортно-логистический кластер в Словении насчитывает в своем составе 13 компаний и 3 учреждения, которые занимаются экспедированием и доставкой грузов, предоставляют портовые услуги, разрабатывают образовательные программы и решают вопросы, связанные с загрязнением воздуха. Конечная цель кластера состоит в обеспечении благоприятных условий, которые позволят участникам предоставлять комплексные транспортно-логистические услуги для достижения успеха на европейском рынке.

В Украине необходимо выделить кластерные центры, которые станут основой развития определенных сфер экономики страны. Наиболее перспективные из них – Киев, Харьков, Донецк, Днепропетровск, Одесса, Запорожье, Львов.

Наиболее эффективным из возможных вариантов развития транспортно-логистических кластеров является формирование региональной логистической системы, интегрированной в национальную мезологистическую, макрологистическую систему и транснациональную логистическую систему, действующую в рамках: международных транспортных коридоров, транспортных узлов магистральной инфраструктуры, транспортно-распределительных логистических центров, магистральных, региональных, локальных путей сообщения.

УДК 656.61(477)-027.511:339.924

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В НАЦИОНАЛЬНЫХ СЕГМЕНТАХ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

Голубкова И.А., д.э.н., профессор (ОНМА)

Параметры развития мирового торгового судоходства и отдельных национальных его составляющих зависят от уровня интеграционных процессов в глобальной экономике. Это предопределяет задачи совершенствования взаимоотношения различных транспортных комплексов и реализации логистических принципов доставки грузов. Поэтому возникают новые задачи повышения устойчивости функционирования национального сегмента морского транспортного комплекса в условиях жесткой конкуренции за овладение грузовой базой. Поэтому актуальным становится выявление новых тенденций функционирования мировой транспортной индустрии и закономерностей эффективного позиционирования на фрахтовом