

розробка механізмів підвищення якості транспортної інфраструктури та транспортно-транзитних перевезень, що створить реальні передумови для покращення соціально-економічного розвитку регіонів та економіки України в цілому.

На Сході України зосереджено потужний промисловий комплекс, для ефективного функціонування та зростання обсягів експортної діяльності якого необхідно створити розгалужену транспортну мережу, сприяти розвитку транспортно-транзитних перевезень.

УДК 656.821:656.2

### ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ПРИНЦИПІВ ПОБУДОВИ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

*Кондратюк М.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Для сучасного етапу розвитку транспортного комплексу України, і перш за все залізничного транспорту, створення транспортно-логістичних центрів є особливо актуальним оскільки доступ української продукції на зарубіжні ринки посилить рівень конкуренції як на внутрішньому ринку, так і на транспортні послуги з боку іноземних виробників. Тому створення транспортно-логістичних центрів є не лише засобом підвищення ефективності роботи виробників, але і головним засобом в конкурентній боротьбі за транспортний ринок.

Сьогодні в Україні ринок логістичних послуг є невід'ємною складовою національної економіки і засобом розвитку галузей та інтеграції до світового господарства. Позитивною є динаміка індексу логістичної активності України - за останні два роки, після значного зниження, країна перемістилася у інтегральному рейтингу з 102 місця на 66. Ринок логістичних послуг України, незважаючи на кризові роки, має позитивну динаміку зростання, його місткість у 2013 році оцінювалася близько 16 - 18 млн. дол. США. До основних сегментів ринку відносять транспортно-експедиційні послуги, складські послуги, експрес-доставку та контрактну логістику.

Незважаючи на позитивні зміни, що відбуваються на ринку транспортно-логістичних послуг за рахунок діяльності ДП "УТЛЦ", в цілому рівень розвитку логістичних центрів в Україні як і раніше залишається на низькому рівні.

Активізація структурних перетворень неможлива без змін логістичної галузі на державному рівні. Суттєвих змін потребує нормативне та організаційне забезпечення логістичної діяльності, модернізація транспортно-

логістичної інфраструктури включаючи створення мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів, оновлення парку транспортних засобів.

На думку автора, основним чинником, який повинен визначити принципи побудови транспортно-логістичних центрів в Україні, є процес створення компаній-операторів за участю ПАТ „Укрзалізниця” для з'єднання умов постачань з безпосередніми операціями по перевезенню вантажів декількома видами транспорту. Це виражається в тому, що експедитори перевезень вантажів в міжнародному прямому залізничному або в змішаному сполученні трансформуються в експедиторів-операторів загального розподілу або експедиторів-інтеграторів. У функції такого оператора крім експедиторських функцій повинні входити нові види діяльності: банківська з фінансуванням всього комплексу операцій, страхова та інші, що раніше не виконувалися експедиторами перевезень.

Створення компаній-операторів за участю ПАТ „Укрзалізниця” дозволить перейти до ринкових методів формування тарифів і організації змішаних перевезень.

Лише погоджена робота всіх ланок транспортно-логістичної системи України яка враховує конкуренцію між існуючими логістичними компаніями та володіє необхідною інфраструктурою, здатна забезпечити інтеграцію України в міжнародний ринок транспортних послуг і забезпечити розвиток транзитного потенціалу країни.

УДК 658.7(477)

### ПОТЕНЦІАЛ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ

*Корінь М.В., к.е.н., асистент (УкрДАЗТ)*

В умовах глобалізації світової економіки та розширення міжнародного співробітництва найважливішим фактором економічного розвитку країн виступає розвиток ринку логістичних послуг та формування ефективних логістичних систем.

В Україні ринок логістичних послуг знаходиться на стадії становлення, характеризується високими темпами розвитку. Його основу формують в основному вузько функціональні посередники, що займаються окремо транспортуванням, експедируванням, вантажопереробкою, митним оформленням, складуванням, а на ринку переважають транспортно-експедиторські підприємства. Структурно на вітчизняному логістичному ринку переважають операції, пов'язані із транспортною

логістикою - 89%, послуги складського зберігання - 8%, експедирування - 2%, управління ланцюгами поставок - 1%.

Однак, незважаючи на те, що Україна має добре розвинену інфраструктуру всіх видів транспорту, потенціал ринку логістичних послуг фактично не використовується навіть і наполовину. Сьогодні компаній, які б надавали весь комплекс логістичних послуг, досить мало. Більшість логістичних посередників надають тільки окремі види логістичних послуг, серед яких найбільшу вагу мають послуги з транспортування та складські послуги. Діяльність з комплексного логістичного обслуговування підприємств логістичними компаніями, яка виникає на основі складських операторів, транспортних і експедиторських компаній, компаній-постачальників програмного забезпечення та характерна для 3PL-провайдерів, представлена в Україні поодинокі і зосереджена, головним чином, в руках великого бізнесу.

На сьогодні серед основних причин, які сповільнюють реалізацію потенціалу українського ринку логістичних послуг, можна виділити:

- низький рівень витрат на фінансування проектів з модернізації інфраструктурних об'єктів, в тому числі міжнародних транспортних коридорів, та відсутність іноземних інвестицій в розвиток логістичної інфраструктури;
- морально застаріла та фізично спрацьована транспортна і складська інфраструктура;
- низький рівень мультимодальних та інтермодальних перевезень;
- відсутність мультимодальних транспортно-логістичних центрів, які б відповідали міжнародним стандартам;
- відсутність нормативно-правової бази в сфері логістики;
- відсутність висококваліфікованих кадрів в сфері логістики та управління ланцюгами поставок;
- низький рівень впровадження інформаційно-телекомунікаційних систем зв'язку;
- складність процедур митного оформлення;
- низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40 % часу в дорозі);
- відсутність координації між видами транспорту й клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів (необхідна зміна концепції – від єдиного технологічного процесу й штрафів за простої до планування перевезення на принципах єдиного вікна і єдиної тарифної ставки).

Таким чином, основні проблеми низького рівня використання потенціалу українського ринку логістичних послуг обумовлені кризовим станом

об'єктів транспортної інфраструктури, які й становлять базу логістичного потенціалу країни.

УДК 656.073.235

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ КОРИДОРАМИ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,  
Світлична А.В., аспірант,  
Шилаєв П.С., к.т.н. (УкрДАСТ)*

Україна має вигідне геополітичне положення. Через територію України проходять такі транспортні коридори як №3, №5, №9. Вигідне географічне положення країни, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему Євро-Азіатських міжнародних транспортних коридорів.

Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 затверджено Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Розвиток контрейлерних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги вантажопотоків її територією за участю транспортних коридорів.

Аналізуючи найважливіші тенденції розвитку контрейлерних перевезень у світі, а також з урахуванням досвіду, який мають українські залізниці виникає необхідність визначення технології організації контрейлерних перевезень.

Збільшення обсягу контрейлерних перевезень територією обмеження в русі вантажного автомобільного транспорту, введені в ряді країн з екологічних міркувань. Впровадження контрейлерних технологій у світі тісно взаємопов'язано з можливостями існуючої колійної та термінальної інфраструктури.

Одна із основних проблем розвитку контрейлерних перевезень на теперішній час це - прискорений перехід вагонами міжнародних стиків залізниць колії 1520/1435 мм. Технологія без перевантажувальних перевезень є актуальним питанням у зв'язку з необхідністю транспортування екологічно небезпечних вантажів комбінованим транспортом, які не підлягають