

підтримка прийняття рішень, використання статистичних методів обробки інформації. Створена в світі ефективна система управління ризиками на залізницях завжди мала у своїй основі статистичну модель управління ризиком, спиралася на сучасні методи математичного аналізу.

В даний час на мережі залізниць України створено цілий ряд інформаційних, інформаційно-керуючих, автоматизованих і автоматичних систем, які стали невід'ємною частиною технології перевізного процесу та системи управління залізничним транспортом в цілому. Ефективність експлуатації цих систем істотно знижується через відсутність або недостатнього розвитку на їх базі інформаційно-аналітичних надбудов, що вирішують завдання підтримки прийняття рішень з використанням математичних методів аналізу та обробки інформації. Недостатньо опрацьовані методи системного аналізу показників роботи прикордонних передавальних станцій України. Необхідні теоретичні та прикладні дослідження системних зв'язків і закономірностей функціонування та розвитку залізничного транспорту, орієнтовані на підвищення якості виконання перевізного процесу на прикордонних передавальних станціях з використанням сучасних методів обробки інформації.

Запропоновано метод кореляційного аналізу для визначення надійності пропуску вантажу в експортно-імпортному сполученні через прикордонні передавальні станції в умовах системи управління ризиками (СУР). Використання даного метода дозволить оцінити незалежність показників, їх взаємний вплив, виявити закономірності. В результаті можливо визначити сукупність параметрів для їх подальшого використання у СУР.

УДК 658.3

### ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ ЯК ОСНОВА РЕГІОНАЛЬНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ТРАНСПОРТНО-РОЗПОДІЛЬНОЇ СИСТЕМИ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Логістичні центри (хаби), що надають весь комплекс послуг з обробки, зберігання, транспортування вантажу, та управляють зростаючими товаропотоками в сучасній глобальній економіці, є складовою частиною транспортно-логістичної системи. З точки зору світового досвіду та сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування і консолідації галузі, істотно поступаючись західним країнам, як за якістю, так і за комплексністю послуг національних транспортно-

логістичних компаній.

Згідно з дослідженнями Світового банку, за індексом логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн. За даними Європейської логістичної асоціації валові витрати України на логістичні операції становлять приблизно 35% від загальної суми витрат на виробництво, в той час в США цей показник приймає значення 25%, а в Європі він коливається з 8 до 12%. Структурно на вітчизняному логістичному ринку переважають операції, пов'язані з транспортною логістикою - 89%, послуги складського зберігання - 8%, експедиція - 2%, управління ланцюгами поставок - 1%.

Темпи зростання вітчизняного транспортно-логістичного ринку невисокі, що обумовлено відсутністю інвестиційних ресурсів і високим ризиком бізнесу. У той же час в Україні спостерігається висока зацікавленість у розширенні транспортно-логістичних послуг, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів.

Для розвитку економіки регіонів, підвищення якості обслуговування і подолання відставання у розвитку інфраструктури, яка підтримує виробничі і збутові бізнес-процеси, повинна бути вирішена задача створення регіональної логістичної транспортно-розподільчої системи (РЛТРС), яка змогла б забезпечити низькі транспортні витрати і високий рівень логістичного сервісу.

Російські науковці Т. А. Прокоф'єва та О. М. Лопаткін під РЛТРС розуміють сукупність інтегрованих елементів товаропровідної мережі регіону, яка складається з численних взаємодіючих і взаємопов'язаних об'єктів логістичної інфраструктури загальномережевих транспортних вузлів, оптової та роздрібно-торгової мережі, розташованих на території регіону. Означені елементи товаропровідної мережі регіону забезпечують реалізацію спільної мети функціонування системи, узгодженої з загально-регіональними соціально-економічними цілями, і отримання максимального синергетичного ефекту на основі інтеграції матеріальних, сервісних, фінансових та інформаційних потоків.

Опорними пунктами таких РЛТРС є логістичні центри, які по суті являють собою багатofункціональні термінальні комплекси, споруджені у вузлах транспортної мережі на перетині магістральних шляхів сполучення, і призначені для забезпечення максимального синергетичного ефекту у всьому логістичному ланцюзі від вантажовідправника до вантажоодержувача на основі інтеграції товарних, матеріальних, інформаційних, сервісних та фінансових потоків. Логістичні центри виконують одночасно функції накопичення певних товарів для подальшої їх передачі по ланках логістичного ланцюга; забезпечують просторово-часове переміщення товарів з місць відправлення в місця призначення; здійснюють прийом товарів для тимчасового зберігання.

Логістичний підхід до доставки вантажів на перший план виводить управління рухом товаропотоків незалежно від виду транспорту, і, відповідно, ефективність визначається через їх оптимізацію. Варто пам'ятати, що на практиці елементи ЛТРС в регіонах розрізнені і спрямовані на досягнення індивідуальних цілей, тому для встановлення міцних взаємозв'язків між елементами системи необхідно формування кластера, що створює умови для конкуренції і активної взаємодії учасників.

Перевага кластерного підходу полягає в тому, що він надає високу значимість мікроекономічної складової, а також територіальному та соціальному аспектам економічного розвитку. Крім того, він пропонує ефективні інструменти для стимулювання регіонального розвитку, яке проявляється у збільшенні зайнятості, підвищенні конкурентоспроможності регіональних виробничих систем, зростанні бюджетних доходів та ін. В силу синергетичних ефектів зростає продуктивність праці як у самому кластері, так і в суміжних секторах економіки.

Таким чином, сьогодні, використовуючи свою основну перевагу - геополітичне місце розташування, Україна може зосередитися на розширенні пропускну здатності транспортно-логістичної системи на напрямку «Схід - Захід», інтенсифікації розвитку інноваційних технологій та подальшій інтеграції у світове співтовариство.

УДК 338.47:005.44

### УСИЛЕНИЕ РОЛИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

*Примачев Н.Т., д.э.н., профессор (ОНМА)*

В условиях глобализации выделяются два блока отраслей. В одном сосредоточены базовое производство, во втором – обслуживающее (сервисное). С позиции основных потребителей к базовым отраслям относятся аграрный сегмент экономики, обеспечивающий потребности в текущих жизненных благах; строительство, нацеленное на достижение нормальных жизненных условий и деятельности сервисных подразделений, и транспорт, способствующий рациональному преодолению всех форм пространственного и временного разрыва в размещении производства, населения, природных ресурсов. Он же содействует последующему формированию производительных сил и созданию новых производственных факторов.

Все остальные виды деятельности человека фактически выполняют сервисные функции, оказывая услуги конечным потребителям –

здравоохранению, образованию, всем видам отдыха. Другие виды производства относятся к обеспечению деятельности и обслуживанию трех базовых подразделений национальной и глобальной экономик. В этом аспекте выделяется машиностроение – сельскохозяйственное, строительное и транспортное. В соответствии с этим формируется энергетическая, сырьевая и конструкторско-комплектующая база.

В экономике безопасности страны лежит четкое структурное соответствие этих трех видов деятельности в конечных результатах функционирования национального хозяйства. Соглашаясь с принципом нормализации состояния, основанным на отражении средних параметров по развитым экономикам, можно стремиться к следующим долям базовых отраслей: аграрный комплекс – 20 – 24%; строительство – 10 – 12%; транспорт – 11%. Отклонения допускаются территориальными и климатическими аспектами развития отдельных стран. При этом роль вида транспорта зависит от территориальной характеристики страны. Главным остается жесткое позиционирование транспортной индустрии в логистических товаропроводящих системах.

Общемировая значимость эффективной работы морской транспортной индустрии обуславливает необходимость координации действия отдельных судоходных предприятий, решений на межгосударственном уровне и формирование единых правил и стандартов. Последнее находится в ведении Международных морских организаций. Тем не менее, сложность согласования в конкурентных условиях рыночной экономики не обеспечивает парето-эффективности в системе мирового судоходства относительно отдельных государств и производственных структур.

В устранении всех национальных торговых ограничений, направленных на защиту отечественного потребителя, заинтересованы те субъекты международных экономических ограничений, которые обладают высокими конкурентными позициями. Они переросли масштабы внутреннего рынка, стремятся к господству на открытых рынках.

Об устойчивости формирования ценности в структуре объектов рынка морской торговли свидетельствует активный процесс приватизации турецких портов на основе временного права управления потенциалом в течение расчетного периода. Кроме того, высокий уровень стоимости объектов свидетельствует и о приоритете данного региона в структуре международной торговли.

Наличие транзитного потенциала в национальной или региональной транспортной системе формирует определенный тип экономической ренты. Именно она становится важнейшим фактором эффективности обслуживания грузопотоков. Всякие виды транзитного сбора