

УДК 656.222:658.519

Є. С. Альошинський, К. С. Байдіна

**ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ТУРИСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНИ ЗА РАХУНОК
ОРГАНІЗАЦІЇ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Y. Aloshynskyi, K. Baidina

**INCREASE IN LEVEL OF TOURIST APPEAL OF UKRAINE AT THE EXPENSE OF
THE ORGANIZATION OF HIGH-SPEED RAIL TRANSPORTATION**

На сьогодні туризм у всьому світі є однією із рушійних сил у розвитку економіки країни. Попит на міжнародні залізничні перевезення значно збільшився, тому для його підтримки необхідно організувати швидкісний рух між найбільшими містами Європи, надати пасажиром змозгу зручно і швидко перетинати кордон.

Безперечно, важливу роль залізничний транспорт відіграє у сфері пасажирських перевезень. В Україні на частку залізниці припадає приблизно 50 % пасажирських перевезень, щороку послугами залізниць користується більше 53 млн людей.

Достатньо висока щільність залізничних шляхів майже у всіх країнах Європи, порівняно низькі затрати при перевезеннях на далекі відстані, безпека та екологічність цього виду транспорту сприяє цьому.

Тому розвиток залізничного туризму може стати однією із головних стратегічних цілей ПАТ «Укрзалізниця»

для зменшення збитковості пасажирських перевезень шляхом відходу від перехресного субсидування.

Україна має одну з найбільш розгалужених мереж залізниць у Європі та посідає одне з провідних місць за рівнем забезпеченості культурно-історичними ресурсами, архітектурними та релігійними пам'ятками, природно-рекреаційними зонами, що здатні привернути увагу не тільки українських, а й іноземних туристів.

Таким чином, прокладання мережі швидкісних залізничних магістралей, на популярних туристичних маршрутах, призведе до розширення кордонів, що дасть змогу привернути увагу пасажирів з інших видів транспорту, збільшити відсоток туристів, які планують відвідати популярні куточки України, а також залучити додаткові інвестиції для розвитку пасажирських перевезень та економіки держави в цілому.

УДК 658.7:656.2

Є. С. Альошинський, А. В. Жебеленко, О. С. Юхта

**РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ
У МЕЖАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

E. S. Aloshynskyi, A. V. Zhebelenko, O. S. Yuhta

**RATIONALIZATION OF THE LOGISTICS CHAIN PROCESS FUNCTIONING
IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS**

Логістичне середовище України має стати невід'ємною частиною загальносвітового сектора логістичного сервісу.

Тому інтеграція транспортної системи України в європейську – найбільш актуальне питання сьогодення для нашої держави.

Одне з основних питань щодо розвитку транспортної галузі є раціоналізація інфраструктури міжнародних транспортних коридорів (МТК) [1].

Удосконалення процесу транспортування вантажів у межах міжнародних транспортних коридорів має суттєвий вплив на якість логістики. Ефективність логістики в будь-якій державі визначається за допомогою так званого «індексу логістичної ефективності LPI» [2]. Основними критеріями оцінки ефективності логістики є:

- ефективність митного і прикордонного оформлення (*Customs*);
- якість торгівельної та транспортної інфраструктури (*Infrastructure*);
- простота організації міжнародних перевезень за конкурентними цінами (*International shipments*);
- якість і компетентність логістичних послуг (*Logistics quality & competence*);
- можливості щодо виявлення і відстеження вантажів (*Tracking & tracing*);
- своєчасність поставок вантажів (*Timeliness*).

За останніми рейтингами Україна посіла лише 80 місце [3].

Проведено дослідження щодо можливості підвищення логістичної привабливості України за показником якості транспортної інфраструктури (*Infrastructure*) в межах міжнародних транспортних коридорів. Для перевірки ефективності міжнародних транзитних перевезень на всіх рівнях транспортної системи МТК України проведено розроблення імітаційних моделей функціонування основних технічних станцій у межах транспортного коридору МТК №9. Рекомендовано перевірку концепцій удосконалення процесу функціонування комплексу залізничних станцій та перегонів, що обслуговують міжнародні поїздопотоки, проводити з використанням математичного апарату мереж Петрі.

На підставі матриць інцидентності проведено формування моделі просування вагонопотоків на окремих напрямках міжнародних вантажних перевезень [4]. Проведено імітаційне моделювання технології оперативного управління поїздопотоками в межах МТК№9. Для удосконалення організації функціонування транспортної системи України розроблено алгоритм варіації та запропоновано модель перерозподілу поїздопотоків на мережі МТК, що враховує можливість розвантаження технічних станцій на найбільш напружених напрямках.

Виконано техніко-економічне обґрунтування впровадження нових методів роботи, що базуються на результатах імітаційного моделювання, які дозволяють провести порівняльний аналіз існуючого та сформованого процесу функціонування транспортної системи в межах міжнародного транспортного коридору МТК № 9. Техніко-економічні розрахунки довели, що даний проект окупиться вже на першому році використання, у свою чергу раціоналізація поїздопотоків у межах МТК матиме позитивний вплив на процес функціонування логістичних ланцюгів і суттєво підвищить індекс логістичної ефективності (LPI) України.

Список використаних джерел

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 № 2174. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
2. Альошинський, Є. С. Напрями підвищення логістичної ефективності України [Текст] / Є. Альошинський, В. Марунчак, Г. Акулова // Українська залізниця. – 2018. – № 1-2 (55-56). – С. 52-55.
3. Connecting to Compete 2016: Trade Logistic sin the Global Economy [Electronic resource] / The International Bank for Reconstruction and Development. – The World Bank.

4. Альошинський, Є. С. Аналіз ефективності застосування принципів інтероперабельності при реалізації програми перерозподілу вантажних поїздопотоків у межах міжнародних транспортних

коридорів України [Текст] / В. В. Козак, М. І. Данько, Є. С. Альошинський // Зб. наук. праць НТУ ХПІ. – Харків : НТУ ХПІ, 2011. – №4.

УДК 330:338

Є. І. Балака, Д. С. Лючков

ОРГАНІЗАЦІЙНО–ТЕХНІЧНІ НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

E. I. Balaka, D. S. Ljuchkov

ORGANIZATIONAL AND TECHNICAL DIRECTIONS TO PROVIDE COMPETITIVENESS PROVIDER PJSC UKRZALIZNITSYA

Основною проблемою подальшого стабільного функціонування вітчизняного залізничного транспорту є радикальне покращення фінансово-економічного стану галузі. Її основні виробничі фонди використовуються на межі своїх можливостей, і перш за все це стосується рухомого складу, знос якого досяг 90 %.

До теперішнього часу національний залізничний транспорт функціонує переважно на засадах, що створювались ще за радянських часів, коли пріоритетним завданням залізниці було перевезення масових вантажів на великі відстані. Проте стрімкий перехід країн Заходу до постіндустріального етапу розвитку характеризувався структурною перебудовою їх економік у бік швидкого зростання малого та середнього бізнесу, що принципово змінило вимоги вантажовласників до організації та якості транспортного обслуговування. Якісний стрибок у сфері розвитку енергозберігаючих технологій, подолання негативних наслідків світової енергетичної кризи 1970-х років привели до кардинальних змін у роботі транспортного комплексу цих країн. Реалізація програми енергозбереження дозволила протягом 5-

10 років знизити енергоємність промислового комплексу в 1,5-2 рази [1, с. 84, 131]. Аналіз роботи залізничного транспорту дванадцяти економічно розвинутих країн показав, що вже до 2000 р. на кожен 1 % росту ВВП залізничні вантажні перевезення зростали в середньому тільки на 0,04 %. Це обумовило зниження обсягів залізничних вантажних перевезень, а іноді і скорочення мережі залізниць [2, с. 22-23].

Аналогічні тенденції характерні і для українського залізничного транспорту. Більшість перевезень дрібними та середніми партіями забезпечуються автомобільним транспортом, незважаючи на вкрай незадовільний стан дорожнього покриття. Застаріла організаційно-технічна база залізничного транспорту та відсутність фінансових ресурсів для її модернізації не дозволять ПАТ "Укрзалізниця" покращити, а, можливо, і зберегти своє конкурентне становище на ринку транспортних послуг з перевезення штучних і контейнерних вантажів.

На наш погляд, отримання нових джерел надходження фінансових ресурсів може бути досягнуто за умов суттєвого розширення та урізноманітнення сфери