

«УТЛЦ») і Укрзалізниця має намір вийти на ринок інтермодальних перевезень. За допомогою ДП «УТЛЦ» планується забезпечення клієнта при укладанні угоди інформацією про весь ланцюг проходження вантажу в умовах точних термінів виконання постачання вантажу у місце призначення. За рахунок впровадження логістичного управління залізничники будуть інформувати клієнта не тільки про

день прибуття вантажу, але й про час прибуття вантажу.

ДП «УТЛЦ» працює з парком вагонів державних вагонних компаній, однак на сьогоднішній день необхідно об'єднати зусилля державних та приватних операторів з метою мінімізації обігу вагонів і зменшення порожнього пробігу вагонів інших операторів.

УДК 629.1

*А.М. Котенко, Д.І. Мкртчян,  
П.С. Шилаєв  
A.M. Kotenko, D.I. Mkrtychyan,  
P.S. Shylayev*

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

### PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE RAILWAY SECTOR IN UKRAINE

Належну роль у розвитку економіки залізнична галузь України може виконати тільки якщо вона, після відповідного реформування, поступово інтегруватиметься у європейську транспортну мережу. Надійні міжнародні залізничні комунікації забезпечать необхідні умови для прискореного розвитку та глобалізації економіки держави. Актуальною є загальна модернізація транспорту України і в першу чергу її залізничної галузі з тим, щоб вона відповідала європейським стандартам як за швидкістю та якістю перевезень вантажів, так і за комфортністю обслуговування пасажирів.

Залізнична галузь в Україні є найрозвинутішою. За загальною довжиною колії вона посідає четверте місце у світі (після США, Росії та Канади) й тому вимагає першочергової уваги.

Для інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС необхідна розбудова колії 1520 мм на території

Західної Європи, а також модернізація існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля. На відміну від організації залізничного транспорту в більшості країн Європи вітчизняний залізничний транспорт характеризується відсутністю розмежування пасажирського та вантажного руху та неповною електрифікацією залізниць. Капітального оновлення вимагає практично весь рухомий склад – від тягових засобів до вагонів для вантажних і пасажирських перевезень, колії та електромережа, тягові підстанції. Рівень зношеності основних засобів дорівнює 80-90%, у т. ч. тепловозів – 97%, електровозів – 90%, приміського рухомого складу – 90% (зношеність вантажних вагонів понад 80%, що гальмує інтенсифікацію вантажних перевезень та впровадження швидкісного пасажирського руху. Тому матеріально-технічна база транспортних галузей потребує оновлення і розвитку, що

пов'язано з великими фінансовими витратами. Так, за даними проведених УкрДАЗТ досліджень, для відновлення залізничної галузі (колії, електромережі, локомотиви та вагони, тягові підстанції) потрібно не менше 250 млрд грн.

Актуальним є питання використання потужностей національних

підприємств для побудови швидкісних пасажирських поїздів, організація швидкісного пасажирського руху на напрямках «Схід-Захід», «Північ-Південь» та розмежування руху пасажирських та вантажних поїздів.

УДК 658.7:656.2.003.1(477)

*Є.С. Альошинський, Є.І. Балака,  
Г.О. Сиваконева, С.О. Світлична  
E.S. Aloshynsky, E.I. Balaka,  
G.O. Sivakoneva, S.O. Svitlichna*

## РОЗРОБЛЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ПРИНЦИПІВ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРА ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ

### DEVELOPMENT STRATEGIC PRINCIPLES OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS CLUSTER KHARKIV REGION

Важливим фактором економічного росту країн та регіонів у світовій практиці став процес формування різнопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи починаючи з місцевих та регіональних рівнів з подальшою інтеграцією в транснаціональні системи.

Стратегічне положення як транскордонного з Росією регіону, де розподіляються потоки Європа-Азія, Північ – Південь, високий рівень розвитку промислово-індустріального комплексу, розвинена мережа транспортних комунікацій виділяють Харківську область серед інших областей країни як регіон, дуже перспективний для формування транспортно-логістичного кластера (ТЛК) з обслуговування внутрішніх та міжнародних транзитних транспортних потоків.

Таким чином, основним завданням стає формування та розвиток ефективної транспортно-логістичної системи регіону, що дасть можливість забезпечити раціоналізацію пасажиропотоків та оптимізації руху вантажного потоку «від

дверей до дверей» (транспортних потоків); яка об'єднає в собі діяльність з виробництва, формування, розподілу та оптимізації транспортних потоків на основі взаємодії місцевих, регіональних, національних економічних систем, включаючи підприємства, торгівлю і транспорт; яка дозволить зайняти регіону конкурентоспроможну позицію на державному та міждержавному ринку транспортно-логістичних послуг, включаючи ринок транзитних перевезень у сполученні Європа-Азія.

В основі запропонованої моделі ТЛК лежить прагнення до зниження транспортно-логістичних витрат за рахунок реалізації комплексної послуги від «дверей до дверей» за участю всіх видів транспорту з будівництвом термінальних комплексів, міжнародних і регіональних логістичних центрів із створенням структури нового типу (логістичного оператора) для обслуговування цієї системи.

Реалізація Стратегії розвитку регіональної транспортної системи на базі формування ТЛК створить умови для