

розвитку глобальної логістики в Україні. Метою логістичного рішення у глобальній логістиці є оптимізація руху матеріально-інформаційно-фінансових потоків на підприємстві шляхом забезпечення ефективного управління виробництвом, транспортом, відносинами з логістичними центрами, митницею, використання інформаційних систем підтримки прийняття рішень та сучасних технологій. Саме глобальні логістичні підходи уможливають знаходити найефективніші шляхи і форми руху матеріальних ресурсів на світовому ринку, а також забезпечують глибоку інтеграцію економіки держави у систему світогосподарських зв'язків.

Стан логістичної системи України є незадовільним, що підтверджують дослідження Всесвітнього банку. Згідно з якими по індексу логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн. Оцінювання проводилось за наступними критеріями: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. У структурі вітчизняного логістичного ринку транспорт займає 89 %, управління ланцюгами поставок – 1 %, експедирування – 2 %, зберігання – 8 %. Тому актуальним стає питання розробки контрейлерних технологій, які враховують критерії «від дверей до дверей», «точно в строк», які забезпечуватимуть зниження рівня логістичних витрат.

Створені нові контрейлерні технології враховують критерії для розвитку глобальної логістики в Україні, що приведе країну до прискореної інтеграції в світову транспортну систему, оптимізації вантажопотоків в великих транспортних вузлах і загрузки залізничної і термінально-складської інфраструктури, зниження навантаження на ділянки автомагістралей.

УДК 656.025.2

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ ТА РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІСЦЕВОГО ТА ПРЯМОГО СПОЛУЧЕННЯ В УКРАЇНІ

Сіваконева Г.О., асистент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт в Україні є найважливішою галуззю матеріального виробництва, що забезпечує населення усіма видами перевезень як вантажними, так і пасажирськими, сприяє територіальному розподілу праці, є активним фактором формування спеціалізації господарської діяльності у деяких регіонах. За обсягами перевезень українські залізниці займають четверте місце після Китаю,

Росії та Індії.

В умовах постійно зростаючих цін на нафтопродукти, залізничний транспорт має особливі переваги серед інших видів транспорту за рахунок того, що широко використовує електричну енергію (48% ліній є електрифікованими). Цей факт суттєво підвищує конкурентоздатність залізниць.

Основною метою залізничного транспорту є максимальне задоволення потреб населення та основних галузей виробництва у перевезеннях. Саме така постановка мети сприяє розвитку транспортного ринку країни та економіки в цілому.

Відповідно до наявної статистичної інформації у період 2009–2012 років відбувалося гальмування розвитку транспортної галузі через світову кризу, але навіть у цей час середньорічні темпи збільшення обсягів пасажирських перевезень усіма видами транспорту становили 2,3%. У посткризовий період 2012–2020 років прогнозні середньорічні темпи приросту обсягів перевезень пасажирів залізничним транспортом досягнуть 0,98%. Очікується, що у 2020 році розміри перевезень пасажирів залізничним транспортом збільшаться порівняно з 2008 роком на 11,7%, що становитиме 497,7 млн пасажирів на рік.

Проведений аналіз основних показників роботи пасажирського залізничного транспорту України (кількість перевезених пасажирів і пасажирообіг) за роки незалежності показав збільшення попиту населення на перевезення залізничним транспортом згідно з офіційними статистичними даними Укрзалізниці. Найбільші обсяги перевезень пасажирів у місцевому та прямому сполученнях були зафіксовані у 1994 році (більше 600 млн пас.), після чого спостерігалася тенденція зниження частки перевезень у зв'язку зі зниженням життєвого рівня населення, але за останні роки кількість перевезених пасажирів поступово збільшується. Рівень реального доходу населення України за 2002-2013 рр. відображає прямопропорційну залежність обсягів пасажирських перевезень у місцевому та прямому сполученнях від життєвого рівня українців. А фінансовий стан залізничного транспорту залежить в першу чергу саме від обсягів послуг, що надаються населенню. Так, наприклад, збільшення кількості перевезених пасажирів за 2013 рік призвело до збільшення доходів залізниць на 1,8% у порівнянні з 2012 роком. З 1992 року пасажирообіг постійно зменшувався, особливо різка зміна динаміки спостерігається з 1994 року, загалом цей показник знизився майже на 35% за період з 1992 до 2002 років. Значне скорочення пасажирообігу було у 1999 році (на 62% у місцевому та прямому сполученнях), що спостерігалось в більшій мірі за рахунок скорочення середньої відстані подорожі, тобто дальності поїздки. Надання права безкоштовного проїзду у поїздах місцевого та прямого сполучень дітям до 16 років у 2002 році

вплинуло на зростання як пасажирообігу, так і кількості перевезених пасажирів. У 2006-2007 рр. відбулося підвищення тарифів на пасажирські перевезення, що вплинуло на зменшення пасажирообігу, а у 2009 році цей показник знизився через економічну кризу, яка суттєво вплинула на платоспроможність населення. Таким чином, усі наведені фактори уповільнили зростання кількісних показників діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень місцевого та прямого сполучення в основному із-за складності фінансового стану населення у пострадянський період.

За результатами оцінки перевезень пасажирів різними видами транспорту виявилась загострена конкуренція між автомобільним (44,292%) і залізничним (44,298%) транспортом. Про розвиток пасажирських перевезень на залізничному транспорті можна судити по коефіцієнту рухливості населення, який у 2014 році склав близько 10 поїздок або 1097,34 пасажиро-км на одного мешканця України. Даний показник нижче ніж у Європі, але при умові сталого підвищення життєвого рівня населення України очікується підйом мобільності населення.

Однією з особливостей пасажирських перевезень на залізничному транспорті є високий рівень нерівномірності пасажиропотоків по місяцям року. Просторову нерівномірність в значній мірі визначає план формування пасажирських поїздів, а часову – графік руху пасажирських поїздів.

УДК 656.821:656.

СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Соляник К.В., заступник директора
Департаменту міжнародного співробітництва
– начальника відділу двостороннього
співробітництва та міжнародних договорів
Міністерства інфраструктури України
(Міністерство інфраструктури)*

Вигідне геополітичне положення України, розташованої на перехресті торговельних шляхів між Європою і Азією, повинно сприяти розвитку України як транзитної держави. За оцінками британського інституту Рендел, Україна має найвищий в Європі показник транзитності – 3,11.

Територією України проходять чотири із десяти Критських міжнародних транспортних коридорів №3, №5, №7, №9, три з яких залізничні.

Аналіз обсягів транзитних перевезень вантажів територією України, свідчить про те, що

існуючі можливості усіх видів транспорту майже не використовуються, а головними причинами такого положення є недостатній розвиток транспортної інфраструктури та відсутність злагодженої взаємодії між суб'єктами транспортного ринку призводить до необхідності створення сучасної та ефективної мережі транспортно-логістичних центрів на території України.

Така мережа повинна бути створена за вертикально-централізованим принципом: головний логістичний центр – регіональні логістичні центри – райони логістичні центри транспортних вузлів.

Логістичні центри у транспортних вузлах необхідно створювати на комерційних засадах, коли засновники є акціонери суміжних видів транспорту, а також приватні особи.

Головними задачами їх діяльності повинні бути: залучення вантажопотоків, оптимізація перевізного процесу, збільшення обсягів перевезень та переробки, а також отримання на цій основі прибутку.

Регіональні логістичні центри повинні оперативно управляти своїм регіоном у взаємозв'язку зі суміжними регіональними та районними логістичними центрами.

Основним завданням районних логістичних центрів транспортних вузлів повинно бути забезпечення злагодженої технологічної взаємодії в транспортному вузлі усіх учасників транспортного процесу.

Головний логістичний центр повинен вирішувати питання стратегічного управління вантажопотоками за напрямками міжнародних транспортних коридорів, оперативно керувати діяльністю регіональних логістичних центрів у взаємозв'язку з центральними керівними органами різних видів транспорту.

Технологія роботи логістичного центру транспортного вузла повинна ґрунтуватися на єдиному технологічному процесі роботи вузла, що передбачає погодження обслуговування завантаженого і порожнього рухомого складу. Він повинен відображати основні типові зобов'язання сторін в єдиному процесі, а також відповідальність і санкції за їх не виконання для усіх учасників.

Основним джерелом фінансування діяльності логістичних центрів повинна стати плата за послуги, що надаються, при транспортуванні вантажів різними видами транспорту. В цілях залучення клієнтів доцільно встановлювати привабливі (обґрунтовані) тарифи, а необхідний обсяг фінансування отримувати за рахунок збільшення обсягів перероблених вантажів.

Запропоновані заходи повинні сприяти створенню нових робочих місць, збільшенню щорічного прибутку від транзиту вантажів;