

логістичного ланцюга. Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи (ТЛС) країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільного процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Відомо, що на сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

На сьогодні логістика як один з ефективних інструментів планування організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків спрямована на отримання максимального прибутку всіма учасниками конкретного транспортно-розподільного процесу шляхом оптимізації їх логістичних витрат у певному просторі та часі. При цьому координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками забезпечує відповідна логістична система.

Транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-

логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків "від дверей до дверей" за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах. Необхідно додати, що транспортно-логістична система, складається з конкретних підсистем та елементів, до яких залежно від функціональної фази логістичного обслуговування вантажного потоку в процесі руху доцільно віднести такі підсистеми, як: транспортно-постачальницька, транспортно-складська, транспортно-логістичного обслуговування та управління, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, а також транспортно-збутова.

Отже, оптимальним напрямом розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатфункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільного процесу; сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору; створює гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

УДК 656.025.4(100)

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сучасні міжнародні відносини, зміна геополітичної ситуації в Європі зумовили розвиток логістичних підходів до систем транспортування, в результаті чого стала відбуватися інтеграція транспортних систем. Ослаблення бар'єрних функцій політичних кордонів дозволило розробити концепцію

формування транспортних коридорів на значущих напрямках руху потоків пасажирів і вантажів, які сприяють формуванню інтегрованого економічного простору. Розвиток транспортних коридорів та входження їх в міжнародні транспортні системи є пріоритетним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Через Україну проходять 3, 5, 7, 9 коридори. На жаль, крім 9 коридору, всі українські ділянки МТК закінчуються «тупиками». Маючи вигідне географічне положення, високий транзитний рейтинг, Україна не використовує своїх очевидних переваг в належній мірі. Поліпшення транспортного положення України залежить від об'єднання європейських МТК з азіатськими.

В ЄС формування єдиного транспортного простору вступає в нову фазу і залежить від величезних інвестицій. В умовах нестабільності економіки країни Європи бачать шляхи подальшого підвищення ефективності транспортної роботи у взаємодії з транспортними системами сусідніх країн, в активній інтеграції залізниць Євросоюзу і «Простору 1520», в утворенні нових транспортних коридорів. Але в цілому транспортна система Євразії не відповідає поставленим вимогам, представлена неефективним набором різних національних мереж. Зараз налічується понад 30 міжнародних маршрутів, часто погано пов'язаних між собою або перекривають один одного. В результаті немає «ефекту масштабу», критично важливого для конкурентоспроможності інфраструктури.

Обсяг торгівлі між Європою та Азією становить близько 600 млрд. дол. США. Вже назріло питання про перерозподіл перевезення товарів між залізничним і морським транспортом, оскільки більша частина обсягу контейнерних вантажів між ЄС і АТР перевозиться морським транспортом. А на залізничний транспорт припадає не більше 1,5% вартості загального товарообігу. При цьому на перевезення вантажів з Азії до Європи в середньому потрібно 35-40 діб, а залізницею – 17. Проблема може бути вирішена при створенні єдиного транс'євразійського транспортного коридору. Тоді можна буде переорієнтувати основні морські вантажопотоки на залізничні, створити єдину систему управління парком вантажних

вагонів. За таких умов до 2020 р. частка залізничних перевезень між Європою та Азією зросте до 7-8 % у загальному обсязі перевезень, а до 2030 р. перевищить 10%.

У розвиток інфраструктури різних видів транспорту по всьому світу найближчим часом планується вкласти близько 11 трлн дол. США, з них понад 44 % – на розвиток інфраструктури залізничного транспорту.

В даний час розроблений проект євразійського міжнародного транспортного коридору «Європа – Західний Китай». Починається автострада в Шанхаї, проходить через території Казахстану і Росії і закінчується в Санкт-Петербурзі. У цьому коридорі передбачається швидкість до 150 км/годину, щоб товари з Шанхаю в Санкт-Петербург могли доставлятися за 8-10 днів, подолавши відстань у 8 тис. км. Нова швидкісна автострада буде пов'язувати всі транспортні коридори Росії. КНР вже закінчує свою ділянку чотирикутної траси до кордонів Казахстану, де нова магістраль буде поки двосмуговою. Її будівництво в Казахстані визнано пріоритетним державним проектом, яке завершилося в 2013 р. Російська частина коридору співпадає з історично сформованими століттями маршрутом – Північним шовковим шляхом.

У червні 2012 р. країни-учасниці Організації економічного співробітництва («ЕКО») підписали угоду про створення міжнародного автотранспортного коридору Ісламабад – Тегеран – Стамбул і підтвердили, що створення цього коридору стане важливим кроком у справі розвитку транзитних перевезень та розширення економічного співробітництва в рамках організації.

У першій чверті XXI ст. стає реальною інтеграція в європейську комунікаційну мережу країн Балтії, Польщі, Чехії, Угорщини, Словаччини, Словенії і Хорватії. Реалізація «Проекту 1520» – будівництва ширококоліїної врізки в залізничну мережу Європи від Кошице до Відня – може забезпечити безперебійний рух вантажів. А будівництво тунелю під Гібралтарською протокою дозволить приступити до формування мультимодального коридору навколо Середземного моря і створення транс'африканської магістралі від Олександрії до Кейптауна. Таким чином, в майбутньому стане можливим кругосвітню подорож залізничним транспортом з Південної

Африки через Євразію в Латинську Америку.

Найбільшими подіями XXI ст. стане будівництво найдовшого в світі МТК – Азіатсько-Північноамериканської магістралі (АСАМ): Сінгапур – Бангкок – Пекін – Якутськ – тунель під Беринговою протокою – Ванкувер – Сан-Франциско і створення євразійських енергетичних мостів. Відбудеться світова революція в повітряному просторі. Після відкриття неба Росії 75% світових повітряних перевезень до середини XXI ст. буде здійснюватися над Арктикою.

В АТР зросте роль залізничного транспорту в масових перевезеннях пасажирів і вантажів, буде продовжено створення потужних портово-промислових і транзитно-розподільчих комплексів. Тут формується світовий комунікаційний вузол. У XXI ст. буде проритий тунель під протокою Лаперуза між островами Хоккайдо і Сахаліном, який через тунель під Татарською протокою з'єднається з материком. Таким чином, стане можливим пряме залізничне сполучення між Великобританією та Японією.

У віддаленому майбутньому будуть прокладені Північно-Сибірська і Полярно-Сибірська залізничні магістралі, завдяки яким в економіку будуть залучені місцеві природні ресурси і скорочено відстань для транзитних вантажів між Європою та Америкою.

Створення транспортних коридорів зараз стало світовим трендом. Загальновизнано усвідомлення важливості транспортних систем у розвитку інноваційної економіки. У той же час формування міжнародних транспортних коридорів є складним процесом, що вимагає політичних, соціальних, економічних і організаційно-технічних інновацій та перетворень. Потрібні величезні грошові інвестиції, без яких не можна побудувати жодної ефективного транспортного коридору і не інтегрувати їх в існуючі міжнародні. Сьогодні перед усіма країнами стоїть завдання подальшого розширення простору несилових сценаріїв трансформації фінансово-економічного порядку у світі. У зв'язку з цим мережа МТК збільшується, інтегруючи окремі регіони світу. Для зміцнення України у світовій економіці також необхідне формування і розвиток українських ділянок МТК як складових міжнародної євразійської транспортної інфраструктури.

УДК 658.078

ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Чобіток В.І., к.е.н., доцент (УІПА)

Розвиток сучасних ринкових процесів в Україні, вимагає створення нової системи управління транспортними підприємствами та реформування усього комплексу виробничих відносин. Для підвищення рівня конкурентоспроможності транспортних підприємств на внутрішніх та зовнішніх ринках необхідно знаходити та розробляти інноваційні моделі їх розвитку, однією з яких є застосування логістичного підходу до їх управління. Управлінню вітчизняними транспортними підприємствами на засадах логістичних підходів приділяється поки недостатньо уваги.

Вирішенню питань формування та розвитку логістичної системи присвячені роботи науковців, а саме: В. Беляєва, В. Диканя, Р. Ларіної, В. Прохорової та ін. У роботах цих авторів розглядається необхідність створення елементів логістичної системи з метою забезпечення розвитку транспорту, проте ці дослідження не в повній мірі розкривають сучасні проблеми вітчизняної транспортної логістики.

Термін «логістика», відомий донедавна лише вузькому колу спеціалістів, набуває сьогодні широкого розповсюдження. Основна причина цього явища полягає в тому, що поняття «логістика» почало використовуватись в економіці.

Найчастіше мету логістичної діяльності пов'язують з виконанням так званих правил логістики, що полягають в інтеграції функціональних сфер, пов'язаних із проходженням матеріального потоку від виробника до споживача в єдиний комплекс. Сьогодні значення логістики стає актуальним на вітчизняних транспортних підприємствах, які все ще перебувають у фазі фрагментарної логістики. Транспорт - це сфера матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей та вантажів. Основні завдання транспортної логістики (рис.1.), що полягають у створенні і