

За умов низького рівня конкурентоспроможності логістичної системи України доцільно згадати економічний закон про середню норму прибутку. Суть його полягає в тому, що якщо в наслідок конкуренції норма прибутку знижується до рівня нижче середнього, то підприємств оперативно переводить капітал в іншу галузь з більш високим рівнем рентабельності. Цей процес в теперішній час підпадає під поняття «диверсифікація». Одним з напрямів диверсифікації діяльності транспортної галузі може стати процес кластеризації в логістиці.

Саме формування та функціонування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) може стати ефективним інструментом забезпечення конкурентоспроможності національної транспортної системи України та дозволить підвищити ефективність діяльності транспортно-логістичних підприємств за рахунок зниження витрат у сфері транспорту й логістики [4]. Формування ТЛК є новим етапом розвитку транспортної системи України на принципах добровільного об'єднання економічно незалежних підприємств та організацій логістики. Усе це зумовлює актуальність дослідження питання впровадження кластерного підходу щодо розбудови транспортної галузі України та розробки механізму кластеризації транспортно-логістичних підприємств [5].

Як правило, кластерний підхід протиставляється галузевому і являє собою альтернативний погляд на поняття конкуренції [6]. У традиційному конкурентному середовищі виграв одного з учасників еквівалентний програшу іншого. Кластерний підхід змінює традиційну логіку конкуренції, надаючи можливість досягнення вигоди кожному з суб'єктів. В галузевому підході кожна галузь має свої незалежні стратегії, в той час як кластерна політика спрямована на комплекс заходів, що зв'язують галузі [7]. Таким чином, максимізується економічний ефект і прибуток, що залишається на цій території і йде на розвиток інфраструктури, тим самим знижуючи її вартість для кожного учасника кластеру.

### Список використаних джерел

1. Альошинський, Є.С. Раціоналізація роботи транспортних підприємств за рахунок створення логістичних кластерів [Текст] / Є.С. Альошинський, М.С. Мішина // Українська залізниця, 2016. – № 10 (40). - С. 54-57.
2. World economic forum. [Електронний ресурс]. — Режим доступу :

<http://reports.weforum.org> (дата звернення 20.07.2016).

3. The world bank [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://lpi.worldbank.org> (дата звернення 20.07.2016).

4. Гриценко С.И. Транспортно-логістические кластеры в Украине: пути становления и развития : монография / С.И. Гриценко. — СПб. : Изд-во СПбГУЭФ. — 2009. — 218 с.

5. Alyoshinsky E. Methodological aspect of logistics technologies formation in reforming process on the railways / D. Lomotko, E. Alyoshinsky, G. Zambrybor // Transportation Research Procedia. — Warsaw, Poland, volume 14, 2016, page 2762-2766, ISSN 2352-1465. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>.

6. Алёшинский, Е.С. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет создания транспортно-логістических кластеров [Текст] / Е. С. Алешинский, В. В. Мещеряков, И. А. Лапушкин, Е. И. Рябовол // ВосточноЕвропейский журнал передовых технологий. — 2013. — № 5/3 (65). — С. 39–45. — Режим доступа: \www/URL: <http://journals.uran.ua/eejet/article/view/18500>.

7. Kuei, C. Supply Chain — Logistics Management 2002 / Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Cooper, M.B. Supply Chain — Logistics Management. Irwin/McGrawHill, 2002. 656 pp., ISBN: ISBN 0072351004 [Text] / С. Kuei // International Journal of Quality & Reliability Management. — 2002. — Vol. 19, № 6. — P. 802–803. doi:10.1108/ijqrm.2002.19.6.802.1

УДК 658.6:656.2

## НАПРЯМКИ РАЦІОНАЛІЗАЦІЇ ТЕХНОЛОГІЇ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,  
Гончарова А.М., магістр,  
Гриценко О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Перевезення пасажирів здійснюються автомобільним, залізничним, водним (морським, річковим), повітряним, міським електричним, спеціальними видами пасажирського транспорту та спеціальними видами транспорту, які складають єдину транспортну сітку.

Ринок транспортних послуг представлений міськими, приміськими, міжміськими та міжнародними видами пасажирських перевезень. Приміські перевезення займають друге місце по масовості після міських і представлені залізничним, автобусним, а також особистим автотранспортом. На вибір населенням певного виду транспорту, впливають надійність і зручність розкладу [2], а також ціна на перевезення. Населення приміської зони, у більшості випадків, надає перевагу залізничному транспорту через його високу провізну здатність, надійність та регулярність руху, що майже не залежить від погодних умов. Залізниця обслуговує транспортні потреби міського та сільського населення, забезпечуючи масові перевезення пасажирів.

Пасажирами електропоїздів є і люди, що проживають в передмістях та кожного дня приїждять до міст на роботу і навчання. Також пасажирами даного виду перевезень можуть бути жителі міст, що мають дачні ділянки або родичів у передмісті, або люди, що просто подорожують до місць масового відпочинку. Кожен із цих пасажирів має свої вимоги до сервісу. Через нездатність задовольнити вимоги різних категорій пасажирів залізниця не може змагатися в приміських перевезеннях з приватними автомобільними перевізниками. Це призводить до скорочення пасажиропотоку в електропоїздах. При цьому, на інші види транспорту в першу чергу переходять найвимогливіші і найбільш платоспроможні пасажири, залишаючи залізницям перевезення пільговиків і неплатоспроможних пасажирів [1].

На сьогоднішній день пасажирські перевезення в приміському сполученні є збитковими, оскільки й досі мають соціальну спрямованість. Причинами такої збитковості може бути наступне:

- використання економічно не обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів в приміському сполученні. Тарифна політика України щодо перевезення пасажирів у приміському сполученні побудована на базі тарифів, розроблених ще за часів СРСР в умовах дії регульованої економіки, і залишається незмінною [4] вже протягом 25 років.

- неповне відшкодування витрат на перевезення пільгових категорій громадян, що повинні компенсуватися із державного або місцевого бюджетів. Недоотримання компенсації збитків з боку органів місцевої влади створює суттєві перешкоди для придбання запасних частин у необхідному обсязі та робить неможливим модернізацію й ремонт рухомого

складу. У разі не вирішення питання з відшкодування збитків залізниця буде вимушена зменшувати розмір руху приміських поїздів [3];

- відсутність статистичних даних дійсної кількості перевезених пасажирів у приміському сполученні на окремих напрямках руху через те, що немає чіткого контролю за придбанням квитків пасажирами;

- неповна оплата проїзду деякими пасажирами через те, що вони купують квиток на меншу тарифну відстань;

- значна кількість безквиткового проїзду пасажирів;

- значні експлуатаційні витрати на утримання застарілого рухомого складу та інфраструктури.

Пропонуються наступні шляхи удосконалення технології приміських перевезень та вирішення проблеми їх збитковості:

- розробка нових принципів побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні;

- підвищення вартості проїзду;

- встановлення турнікетних систем, тобто організація перонного контролю на зупиночних пунктах;

- перевірка інспекторами наявності проїзних документів у пасажирів та робота роз'їзних квиткових касирів і провідників (кількість залежить від кількості вагонів у складі поїзда), що реалізують проїзні документи [1];

- монетизація пільг;

- підвищення привабливості залізничного транспорту за рахунок: оновлення рухомого складу, підвищення швидкості руху рухомого складу завдяки оптимізації та удосконаленню розкладу руху поїздів, тобто скорочення часу поїздки, підвищення комфортності перевезень пасажирів, забезпечення контролю дотримання правил поведінки пасажирів під час перевезень, використання квитководрукувальних автоматів самообслуговування.

### Список використаних джерел

1. Особливості організації сучасних приміських перевезень європейських країн / Г.І. Нестеренко, О.О. Зерова, П.О. Яновський // Транспортні системи та технології перевезень — 2012. — № 4. — Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/osoblivosti-organizatsiyi-suchasnih-primiskih-perevezen-evropeyskih-krayin>

2. Анализ состояния пригородных перевозок на железнодорожном транспорте Украины / Р.Г. Коробьева, Н.В. Руденко, Е.Ю. Киреева // Транспортные системы и технологии

перевозок — 2011. — № 2. — Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sostoyaniya-prigorodnyh-perevozk-na-zheleznodorozhnom-transporte-ukrainy>

3. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/> (дата звернення 8.04.2017)

4. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі / Пінчук О.П. — К: Видавництво Маковецький Ю.В., 2014 — 21с.

УДК 658.7:656.2

## ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНІВ ЗА РАХУНОК ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ (ТЛК)

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,  
Катуніна Т.Е., магістр,  
Виничук С.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Формування логістичної системи з високими параметрами надійності, функціональності, доступності стає все більш актуальною проблемою. Використання світового досвіду в напрямках реформування перевізного процесу на транспорті довело високу ефективність впровадження логістичних підходів, що базуються на принципах кластеризації.

Аналіз останніх досліджень довів, що кластери виконують роль точок росту внутрішнього ринку. За першим кластером найчастіше утворюються нові кластери, у результаті відбувається підвищення конкурентоспроможності регіону [1; 2]. Це спрямовує проблему підвищення конкурентоспроможності регіонів України в напрямку формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК). Також постають задачі в розробці пропозицій щодо нетрадиційних для України підходів до подальшого розвитку економіки, а також підвищення майбутньої ролі залізничного транспорту в процесах інтеграції транспортних систем на ринку перевезень.

Для реалізації цієї програми, перш за все доцільно розглянути основні напрямки розвитку транспортних систем і логістичних процесів, що відбуваються в Україні та зокрема в Харківському регіоні. Харківська область - є одним з регіонів, в якому вже активно

впроваджуються принципи логістичної кластеризації. Цей регіон історично мав вигідне стратегічне положення, де розподілялися потоки Європа-Азія, Північ-Південь. Високий рівень розвитку промислово-індустріального комплексу, розвинена мережа транспортних комунікацій виділяють Харків як регіон дуже перспективний для формування транспортно-логістичного кластеру по обслуговуванню внутрішніх та міжнародних транзитних транспортних потоків.

З цією метою протягом останніх років в Харківській області було розроблено та затверджено «Стратегію розвитку регіональної транспортної системи на базі формування транспортно-логістичного кластеру» [3].

Мета Стратегії - формування ТЛК Харківського регіону для підвищення внутрішньої та міжнародної конкурентоздатності його членів за рахунок комерційного і некомерційного співробітництва, використання ефектів синергії, наукових досліджень та інновації, освіти, навчання і заходів політики підтримки.

В перспективі в основу створюваної моделі ТЛК лягає прагнення зниження транспортно-логістичних витрат за рахунок впровадження комплексного підходу обслуговування за принципом «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.

При визначенні схеми ТЛК Харківської області повинні бути враховані наступні аспекти [4]:

1. ТЛК Харківської області в рамках єдиного транспортного комплексу країни має позиціонуватися як комплекс міжнародного рівня Сходу України з повним спектром логістичних послуг на основі транзитних та регіональних потоків.

2. В перспективі створення ТЛК Харківської області спрямоване на комплексний розвиток його інфраструктури, що з часом включатиме:

- реконструкцію та модернізацію існуючих об'єктів залізничної, автомобільної та авіаційної інфраструктури;
- оптимізацію розміщення пунктів митного оформлення і митних складів;
- будівництво великих розподільних центрів для створення сучасної системи зберігання та дистрибуції товарів;
- удосконалення системи транспортних