

УДК 658.76:656.2

ЛОГИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Использование логистических подходов и принципов в организации перевозок особенно актуальна в период экономического кризиса и падения объемов транзитных перевозок для Украины, как транзитной страны и может быть использована в Украине в условиях структурной перестройки экономики и реформирования отрасли.

В последние 3 года происходит сокращение перевозок грузов как во внутреннем, так и в международном сообщении. Большое сокращение объемов перевозок коснулось наиболее прибыльной части грузовых перевозок – транзита, так падение транзита в 12 г. – 18%, в 13 г. – 20%, в 14 - 10%. Значительное количество транзитных грузов, которые проходили по Украине, Россия перенаправила в обход через Беларусь, Новороссийский морской порт. Учитывая значительный удельный вес постоянных эксплуатационных расходов на содержание инфраструктуры и подвижного состава, это отрицательно сказывается на финансово – экономическом состоянии Укрзализныци. Отрицательное влияние на объемы транзита оказывают также такие:

-- многочисленные бюрократические процедуры и высокая стоимость при оформлении транзитных перевозок и контроле грузов на границе;

В этой ситуации, чтобы сохранять объемы транзитных перевозок необходимо развивать новые маршруты для обеспечения транзита, прежде всего в направлении Балтика – Черное море. Для этого предлагается использовать принципы логистики и построения логистических цепочек в качестве базового методологического подхода в организации работы транспортной системы.

В данном случае логистический подход предусматривает:

– согласование организации действий всех звеньев транспортной цепочки любой комбинированной перевозки,

– упрощение процедур оформления таможенных, перевозочных и других документов.

Логистическая концепция организации транспортной системы позволяет не только

сокращать затраты, но и дает возможность получения серьезных конкурентных преимуществ перед другими участниками рынка. При этом ведущая роль в новой транспортно-логистической концепции отводится железной дороге.

Консолидация транспортной отрасли вокруг железнодорожной компании – применяется в США, Германии, России, Казахстане. Например, интерес представляет опыт Deutsche Bahn – основного железнодорожного оператора Германии. Это акционерная компания со 100% государственным участием – предоставляет транспортные услуги по перемещению пассажиров и грузов по железной дороге, а также другие услуги логистики.

Deutsche Bahn AG состоит из отдельных независимых друг от друга подразделений, объединённых в следующие группы:

Mobility — пассажирский транспорт;
Networks — инфраструктура и сфера услуг;
Logistics — грузовые перевозки и логистика.

Входящая в D.B. международная грузовая железнодорожная компания DB Schenker имеет дочерние структуры в секторе автомобильных перевозок, воздушного, морского транспорта и контактной логистики.

Подразделению DB Schenker 25% дохода приносят именно железнодорожные перевозки (4 млрд долл. дохода при объеме перевезенных грузов 415 млн тонн). А при этом 75% выручки группе приносят подразделения автомобильного, воздушного, морского транспорта и контактной логистики (более 12 млрд евро).

В решении аналогичных задач интересен опыт Казахстана, который как и Украина, не имеет прямого выхода к мировому океану и является партнером Украины по Транскавказскому транзитному маршруту (Транспортный коридор Europe Кавказ Asia), который проходит через такие страны как Киргизия, Туркменистан, Узбекистан, казахский порт Актау, Грузию, порты Одессы и через западную границу в Польшу (второе ответвление – через Молдову и Румынию). На фоне других коридоров Восток-Запад – Трансроссийского и Транстурецкого (оба не затрагивают Украину), Транскавказский имеет, самый низкий индекс логистической привлекательности.

Для повышения эффективности транспортировки грузов, ускорения их доставки Казахстанские железные дороги, ранее не имевшие своей ветки к морскому порту,

выкупили частную компанию, эксплуатировавшую подъездной путь в морской порт, а также ведут строительство новой ветки. Кроме того, Казахстанские железные дороги активно развивают терминальную инфраструктурную сеть в морских портах – как внутри, так и вне Казахстана. Например, в 2014 году в китайском порту Ляньюньган Казахстанские железные дороги запустили контейнерный терминал: приобрели 20 гектаров земли, создали с китайской стороны совместное предприятие. Вскоре планируется достроить склады, и развивать транзитные перевозки из Китая. Единственный в стране морской торговый порт Актау – также находится в управлении АО «Казахстанские железные дороги». Компания приобрела в собственность сухогрузы и запустила свою судоходную линию по Каспию. Также КТЖ фрахтует суда по мере необходимости для перевозок грузов в Иран, в Баку, Астрахань, Махачкалу и другие порты.

Такая логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет повысить эффективность и перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с транспортными компаниями на международном транспортном рынке.

Логистические принципы и подходы эффективны не только при управлении материальными потоками. Они имеют большие перспективы и для совершенствования пассажирских перевозок.

Как в случае грузовых, так и в случае пассажирских перевозок главной задачей является доставка перемещаемого объекта от пункта отправления до пункта назначения с минимальными совокупными затратами при установленном уровне качества транспортировки.

В организации грузовых и пассажирских потоков много общего, хотя немало и различий. Основное различие состоит в том, что пассажир одновременно является не только объектом перемещения, но и потребителем транспортных услуг.

Использование логистических подходов и принципов в организации перевозок особенно актуально в период экономического кризиса и падения объемов транзитных перевозок для Украины, как транзитной страны и может быть использована в Украине в условиях структурной перестройки экономики и реформирования отрасли.

УДК 330.322.001.76:656.2

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Жердєв М.Д., к.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Сьогодні важливого значення набуває проблема формування та управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті. Реалізація напряму інноваційного розвитку потребує надійного інвестиційного забезпечення. Отже, інноваційно-інвестиційна стратегія розвитку залізничного транспорту, окремих його галузей має здійснюватись на основі поєднання науково-технічної, виробничої та фінансової сфер.

Стратегія інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств залізничного транспорту вкрай необхідна для залучення інвестицій, впровадження інновацій, відновлення конкурентоспроможного потенціалу, зростання зайнятості населення країни. Тому для цього інноваційно-інвестиційна стратегічна програма на залізничному транспорті повинна мати комплексність, цільову спрямованість, безперервність і містити чіткий напрям його розвитку на довгострокову перспективу [1].

Однією з проблем, є розгляд і аналіз важливих питань управління інноваційними процесами; наголошення на необхідності дотримання принципу інноваційності в умовах виконання будь-якої діяльності, будь-яких функцій, організації будь-яких процесів; актуалізація значущості внутрішніх джерел розвитку при формуванні інноваційного соціально-економічного розвитку підприємств на залізничному транспорті. Необхідність вирішення сформованих завдань обумовлює доцільність розгляду такої категорії економічної науки, як “інноваційно-інвестиційна діяльність”, виявлення її сутності, значущості, напрямків формування та сфер застосування, методів оцінки та управління залізничною галуззю.

Фінансове забезпечення інвестицій, як основна складова, що гарантувала б розвиток інноваційного процесу на залізничному транспорті, залишається однією з найбільш гострих проблем. Спад інвестиційної діяльності обумовлений, в основному, недостатністю, як власних коштів так і коштів з держбюджету, які повинні були йти на оновлення устаткування, рухомого складу та ін., вбачаючи те, що