

автомобільних доріг із твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,8 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів. При цьому за довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце в Європі; за оцінками англійського інституту Rendall, маємо найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала, який враховує розвиненість розміщених у транспортних систем і мереж, а також рівень і стан інфраструктури.

Однак, техніко-економічні й експлуатаційні характеристики більшості об'єктів транспортно-дорожнього комплексу країни знижуються. Не остання роль у цьому процесі належить недостатньому фінансуванню програм модернізації та будівництва інфраструктурних об'єктів, що призвело до значного зносу основних виробничих фондів.

Незадовільний стан об'єктів транспортно-виробничої інфраструктури не тільки не забезпечує високої якості обслуговування споживачів транспортних послуг, а й не відповідає сучасним вимогам безпечної експлуатації, що знижує ефективність діяльності транспортної галузі та її конкурентоздатність на світовому транспортному ринку. В кінцевому підсумку це негативно позначається на показниках соціально-економічного розвитку країни (валовий внутрішній продукт, доходи державного бюджету, зайнятість населення тощо), впливає на її міжнародний імідж.

Магістральним напрямом підвищення ефективності транспортної системи в усьому світі стають інтелектуальні транспортні системи (ІТС), що передбачають системну інтеграцію сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами і користувачами. Цей напрям має стати базовим у забезпеченні інноваційного розвитку вітчизняної транспортної системи

ІТС - це інтелектуальна система, що використовує інноваційні розробки в моделюванні транспортних систем і регулювання транспортних потоків, що надає кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії учасників руху порівняно із звичайними транспортними системами.

Розвиток транспортної системи України на основі глибокої інтеграції інформаційних і комунікаційних технологій в об'єкти інфраструктури, рухомий склад та системи управління дає можливість:

- сформувати єдину інформаційно-комунікаційну мережу, яка буде працювати злагоджено з транспортно-логістичною інфраструктурою для збільшення ефективності і надійності транспортної системи, інтеграції видів транспорту і розширення можливостей споживчого вибору, а також забезпечення швидких дій у відповідь на будь-якій території країни під час природних лих і техногенних катастроф;

- реально інтегрувати транспортну мережу країни в систему трансконтинентальних Євро-Азійських транспортних коридорів;

- досягти різкого скорочення кількості та тяжкості ДТП по усім типам транспортних засобів; більш швидкого надання допомоги жертвам ДТП, а також ліквідації наслідків;

- надати перевізникам і користувачам транспортних систем своєчасну і повну інформацію, необхідну для контролю мультимодального переміщення вантажу та збільшення ефективності системи, одночасно зменшуючи необхідність в новому будівництві об'єктів транспортної інфраструктури;

- підвищити мобільність населення на основі надання кожному громадянину своєчасної та повної інформації, необхідної для планування і реалізації своїх поїздок на основі свободи вибору між високоякісним мультимодальним громадським і особистим транспортом, а також колективним використанням автомобіля;

- створити системи безпеки, які зможуть виявляти, так і ефективно відповідати на кризові ситуації, в тому числі, по відношенню до стихійних і антропогенних лих, забезпечуючи безперервну перевезення людей і вантажів;

- використовувати нові засоби, технології та інформацію для зниження споживання енергії та негативного впливу на навколишнє середовище.

Розвиток ІТС визначає в цілому конкурентоспроможність кожної країни на світовому ринку і носить стратегічний характер. Розробки і розгортання ІТС у світі вже сьогодні є ефективним інноваційним бізнесом, сприяє вирішенню багатьох соціально-економічних проблем та реалізації антикризових заходів.

УДК 656.072(477)

ОПТИМІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ НА ПРИНЦИПАХ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

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

Наслідки недосконалої політики у минулі роки у розвитку залізничної галузі та зростаючі потреби населення у пасажирських перевезеннях потребують змін з огляду на перспективи її розвитку. Впровадження логістичного підходу до організації пасажирських перевезень надасть змогу покращити економічні показники роботи залізничного транспорту.

Діюча система класифікації пасажирських поїздів (фірмовий, швидкісний, пасажирський) - застаріла і не відповідає вимогам сучасного пасажиря.

При розробці нової класифікації пасажирських поїздів ДНДЦ Укрзалізниці було враховано як європейський, так і досвід деяких країн СНД, у першу чергу, Росії - розмежування на бізнес, стандарт і економ-класи. Класифікація поїздів нашої країни має бути максимально наближена до градації поїздів Європейського Союзу: відповідність українських і англійських назв та абревіатур, зрозумілість для споживача (в тому числі і пасажира із західних країн Європи), відповідність рівня сервісу та комфорту згідно з класифікації поїздів.

За даними держкомстату, за 2012 року залізничним транспортом було перевезено 429,6 млн. пасажирів, автомобільним транспортом скористалися 3,45 млрд. громадян; за пасажирооборотом залізниця також втратила своє лідерство з показником 49443,9 млн. пас-км, автомобільний – 50368,6 млн. пас-км.

У 2012 році Укрзалізницею було перевезено пільговиків на суму більше ніж 435 млн. грн. Притому за перевезення пільговиків компенсації отримано лише на 116,2 млн. грн., що становить 27% від необхідної суми. В цілому, за підсумками 2012 р. залізниця України зазнала збитків від пасажирських перевезень у приміському та дальньому сполученнях на суму близько 6 млрд. грн.

З цього приводу Укрзалізницею, враховуючи принципи транспортної логістики, впроваджується автоматизована система аналізу пасажиропотоків, за допомогою якої можливо оптимізувати техніку – економічні показники з використання рухомого складу (по кожному потягу і електричці) – кількість перевезених пасажирів, населеність пасажирських потягів, доходи, витрати. Наприклад, поїзд № 125/126 Дебальцеве - Хмельницький лише на 4% заповнювався у Дебальцевому пасажирами, котрі їдуть до кінцевої станції. А збитки за поточний рік склали 34,2 млн. грн.; поїзд № 375/376 Харків - Херсон за дев'ять місяців - 20 млн. грн. При цьому до самого Херсона їдуть в середньому 53 людини, а у зворотному напрямку - всього 38. Неefективне використання і причіпних вагонів. Приміром, на проїзд у безпересадочні вагони з Харкова до Владивостока в середньому на п'ять рейсів припадає три пасажира. Адже цей же вагон можна було б використовувати у внутрішньому сполученні на затребуваних напрямках.

За результатами аудиту залізничники провели удосконалення графіка руху поїздів. Зокрема у 2013 р. планується скасувати понад 23 рейси поїздів і змінити періодичність відправлення 13 поїздів. Також буде переглядатися курсування малозаселених короткоскладових поїздів і списуватися пасажирські вагони, які давно вичерпали термін експлуатації.

Впровадження логістичного підходу дасть можливість збільшити кількість денних експресів та створити потужні пересадочні вузли - вокзали (в Європі їх називають хаби). Там, де нічні поїзди будуть затребуваними і незбитковими, рейси їх залишаться і на ці маршрути спрямують більш

сучасні вагони, що підвищить комфорт та якість обслуговування пасажирів. Оптимізація організації пасажирських перевезень на принципах транспортної логістики, в свою чергу, дозволить скоротити їх збитковість.

УДК 656.61.07

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

Задерей А.Е., аспирант (ОНМА)

Глобализация как фактор экономики сопровождается небывалыми ранее темпами роста торговли. Мировой объем экспорта за 50 лет вырос в 10 раз и продолжает увеличиваться более высокими темпами, чем ВВП. Ежедневный объем валютных операций превышает \$1,5 трлн против \$15 млрд в 1973 году. В этих условиях максимально возрастает значение мировой транспортной сети. Транспорт служит материальной базой производственных связей между отдельными территориями, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда.

Принципиальной закономерностью развития глобальной морской транспортной индустрии является её глобализация в соответствии с общими тенденциями международного разделения труда. Одновременно процесс усугубляется нарастанием дефицита основных факторов производства. При этом возрастает роль менеджмента в системе рационального формирования конечных результатов на базе сформированного потенциала. В системе торгового судоходства продолжается процесс слияния и поглощения как одна из форм достижения устойчивости позиционирования судоходных компаний в системе глобальной морской индустрии.

В условиях интернационализации использования экономических ресурсов для обеспечения устойчивости функционирования глобальной морской индустрии принципиальное значение приобретает рынок труда моряков.

С ростом масштабов работы и появлением многочисленных самостоятельных судоходных компаний возникла необходимость регулирования функциональной и инвестиционной деятельности. Это связано с тем, что в глобальной морской индустрии в качестве основной цели рассматривалось увеличение прибыли отдельными судоходными компаниями и в определенной степени, нарушалась сбалансированность отношений с грузовладельцами. В этих условиях достижение наивысших коммерческих результатов должно соответствовать задачам устойчивости и эффективности внешнеэкономических отношений.