

коридоров. Актуальность этой проблемы связана с тем, что плотность и техническое состояние автомобильных дорог неудовлетворительное. Это ведет к ухудшению состояния безопасности дорожного движения, повышенному износу транспортных средств, снижению скорости их движения. Для решения этой проблемы, прежде всего, необходимо надлежащее финансирование строительства новых автомобильных дорог первой категории, их реконструкции и ремонта на качественно новой, современной технологии.

Второй важнейшей проблемой расширения участия автомобильного транспорта в междугородних перевозках грузов и пассажиров является несоответствие технического уровня подвижного состава европейским и мировым стандартам, предусмотренных в требованиях Правил Европейской Экономической комиссии ООН. Это, прежде всего, относится к требованиям относительно безопасности и экологии подвижного состава. Подвижной состав автомобильного транспорта также должен удовлетворять требованиям снижения энергопотребления, себестоимости и стоимости транспортных услуг. Решение этой проблемы также лежит в сфере финансов. Однако, ее решение лежит в сфере возможностей юридических и физических лиц – будущих владельцев транспорта.

Третья проблема связана с охраной окружающей среды. Загрязнение атмосферы выбросами углекислого газа из двигателей внутреннего сгорания автомобилей оказывает негативное воздействие, как на здоровье людей, так и на состояние природных экосистем. Выпадение из атмосферы соединений серы и азота и их поступление в экосистемы приводит к закислению почв и, следовательно, к ухудшению их плодородия. В связи с этим проблема экологической безопасности международных транспортных коридоров является важнейшей. Она должна решаться как на стадии проектирования транспортных коридоров, так и на стадиях строительства и эксплуатации.

К менее значимым проблемам развития международных автотранспортных коридоров следует отнести: трудности открытия и развития бизнеса, недостаточность кредитных ресурсов, несовершенство логистики, необходимость существенных инвестиций в развитие материально-технической базы, недостаточное обновление основных фондов, несовершенство их технического уровня перспективным требованиям, совершенствование порядка оформления и выдачи разрешений по территории иностранных государств коридоров, стратегическое развитие инфраструктуры, внедрение прогрессивных транспортных технологий и т. п.

УДК 338.242: 656.07

### ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА СОЗДАНИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

*Якименко Н.В., д.э.н., доцент (УкрГАЖТ)*

Логистические предприятия в последние годы все чаще оказываются в центре внимания экономического сообщества. Общий оборот европейского рынка логистических услуг составляет более 600 млрд. евро. Примерно 30% логистических функций во всех отраслях экономики ежегодно передается логистическим компаниям. Спрос на услуги логистических операторов формируют промышленность и торговля, которые расходуют на контрактную логистику в Европе 120-140 млрд. евро ежегодно. При этом к 2020 году эксперты компании McKinsey предсказывают четырехкратное увеличение объемов мировой торговли, что повлечет за собой многократное увеличение спроса на логистические услуги.

Логистическая составляющая в стоимости производимого товара в Украине достигает 30-35%. С одной стороны, это свидетельствует об огромном спросе на логистические услуги в нашей стране, с другой – на очень логистически емкое производство. Для сравнения, логистические затраты в США по самым максимальным оценкам не превышают 10% ВВП, в Японии объем затрат на логистику составляет 11-12% ВВП, в Европе - 9-11%, в Индии - 20%, в Таиланде-19%, в Сингапуре-8-10%.

Сегодня транспортная и складская логистика являются приоритетным направлением государственной экономической политики многих стран. Рассмотрение практики западноевропейских стран отчетливо показывает, что в сфере управления логистикой за рубежом преобладают две основные модели: авторитарная (при которой государство напрямую вмешивается даже в узкоспециальные вопросы (Финляндия)) и демократическая (при которой государство лишь определяет ориентиры развития (Германия)). Для более диверсифицированной экономики Германии логистика служит и самостоятельной отраслью, и средством, обеспечивающим эффективное функционирование других сфер. Доля логистики в успехе народного хозяйства меньше, чем в Финляндии, и государство (Германия), соответственно, не так глубоко регулирует рынок. В любом случае, предусматривается четкое взаимодействие и сотрудничество государственного и частного секторов в этой, одной из главных, отрасли экономики.

Сегодня в Украине нет стратегической программы и государственной системы

регулювання отрасли. Государство почти не участвует ни в планировании отрасли, ни в развитии инфраструктуры, ни в строительстве логистических объектов общегосударственного значения, терминалов, мультимодальных центров и т.д. Исходя из этого уже в ближайшее время необходимо создать единый государственный орган, способный координировать, направлять и развивать логистическую отрасль. Должна быть создана программа соразмерного развития железнодорожного, автомобильного, речного, морского и авиационного транспорта. Также в будущем необходимо разработать государственную программу стратегического развития транспортно-логистической отрасли, включая схему размещения по Украине мультимодальных центров, хабов, крупных логистических центров. Создание законодательной базы, которая бы, прежде всего, регулировала комплекс вопросов логистической отрасли, открыло бы доступ транзитных грузов, стимулировала инвестиции.

Государство должно поддерживать создание и стимулирование развития логистических систем. При этом к основным задачам государственных структур следует отнести:

а) разработку и реализацию научно-технической политики развития процессов товародвижения и товаропроводящей сети на принципах логистики;

в) координацию деятельности субъектов товарных рынков по организации и осуществлению товародвижения.

Для решения этих задач в региональных органах исполнительной власти должны развиваться следующие основные функции:

- в план социально-экономического развития региона необходимо включить план и прогноз развития товаропроводящей сети, имеющей приоритетное значение для развития хозяйственных связей регионов страны между собой и со странами ближнего и дальнего зарубежья;

- формирование информационных систем обеспечения процессов товародвижения и функционирования товаропроводящей сети;

- разработка предложений по инвестиционной политике в области развития логистической инфраструктуры;

- разработка рекомендаций по экономически рациональным схемам перевозок в межрегиональных сообщениях и в отдельных регионах страны;

- разработка совместно с заинтересованными отраслевыми органами управления мероприятий по обеспечению скоординированности в деятельности складских предприятий посреднических структур, транспортных терминалов и производственных складов;

- подготовка предложений и практических рекомендаций по развитию в системе управления и

субъектах товарного рынка региона структур по организации и координации процессов товародвижения (логистических структур).

Организация перевозочного процесса должна базироваться на организационно-техническом и технологическом взаимодействии разных видов транспорта, широком развитии интермодальных и комбинированных перевозок грузов, основанных на логистических принципах. С этой целью во всех крупных транспортных узлах и центрах грузообразования потребуется создать логистические транспортно-распределительные центры и терминальные комплексы, включающие крытые склады и площадки с соответствующим техническим оборудованием, перегрузочную технику, диспетчерские и информационные системы управления транспортными потоками, включая сбор и оформление заказов от клиентуры, оповещение о прибытии и отправке грузов, информацию о местонахождении грузов и транспортных средств, введение единого документооборота, заказы на подвижные средства транспорта, организацию расчетов, страхование грузов и технических средств.

Создаваемые в транспортных узлах логистические транспортно-распределительные и информационно-аналитические центры будут подключаться к логистическим центрам более высокого иерархического уровня - региональным, межрегиональным и международным, что обеспечит формирование транспортно-логистических систем различного иерархического уровня и их последующую интеграцию в мировое экономическое пространство.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении по украинской части международных транспортных коридоров и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение наряду с развитием транспортных коммуникаций, имеет создание в крупных транспортных узлах вдоль трасс МТК мультимодальных терминальных комплексов и логистических транспортно-распределительных центров, функционирующих на основе передовых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Создание сети логистических грузоперерабатывающих центров на территории Украины и формирование на их основе региональных логистических транспортно-распределительных систем должно являться составной частью **межгосударственной (региональной) транспортной политики** и играть ведущую роль в развитии транспортной инфраструктуры, рационализации транспортно-экономических связей и всей системы грузо- и товародвижения.