

1562 км експлуатаційної довжини залізниць перш за все на ділянках, що підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації та тих, що входять до сфери розмежування вантажного й пасажирського руху.

Впроваджено електронний документообіг при транзитних перевезеннях з країнами ЄС, зокрема робота у цьому напрямку здійснювалася з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, з ВАТ “РЖД”.

Реалізуються заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля.

Активізується розвиток мультимодальних перевезень. Слід нагадати, що одним з найпоширеніших видів комбінованих (відноситься до мультимодальних) перевезень є контейнерні та контейнерні потяги, які формуються на території як України (“Вікінг і “Ярослав”), так й інших країн, насамперед Білорусі (“Зубр”).

Можна констатувати, що на вітчизняному залізничному транспорті створюються передумови для удосконалення виробничо-господарської діяльності підприємств галузі на основі переорієнтації на розширення продуктового портфелю і розробку комплексних транспортно-логістичних рішень, котрі будуть максимально наближені до потреб клієнта і вимог сучасного ринку, шляхом переходу від переважного надання послуг з перевезень до надання комплексних інтегрованих транспортно-логістичних послуг світового рівня.

Враховуючи вищезазначене для забезпечення стійких конкурентних переваг залізничного транспорту України необхідно широке впровадження логістичних технологій як для оптимізації внутрішньокорпоративної взаємодії, так і для оптимізації взаємодії із зовнішнім середовищем. В останньому випадку процес повинен бути випереджаючим, а не реактивним, необхідно прагнути не до адаптації, а до зміни зовнішнього середовища в інтересах залізничного транспорту, тобто до створення передумов щодо інтеграції з підприємствами галузі. Дана інтеграція може бути здійснена на базі створення логістичних центрів і довгострокових логістичних угод (ланцюгів).

Сама ж ідея створення логістичних центрів на основі інтеграції учасників товароруку виражається в тому, що матеріальні, фінансові, інформаційні потоки й ресурси, які існують самі по собі на різних видах транспорту, можуть бути поєднанні за допомогою загальної системи логістичного керування. Безсумнівно, така інтеграція може дати більший економічний ефект, так як у цьому випадку забезпечується комплексне

транспортне обслуговування, доставка вантажів від виробника до споживача по єдиному транспортному документу і єдиній наскрізній ставці тарифу.

З огляду на досвід розробки транспортно-логістичних систем, вітчизняному залізничному транспорту необхідно особливу увагу приділити наступним аспектам:

- розбудові сучасної термінально-логістичної інфраструктури, у тому числі необхідно: будівництво нових транспортно-логістичних центрів; модернізація широкого кола об'єктів технологічного комплексу, підйомно-транспортного устаткування; реконструкція колійного господарства;

- створенню єдиного правового й інформаційного простору, на якому діють правила гри, які у достатньому ступені будуть задовольняти всіх учасників товароруку;

- забезпеченню мотиваційних механізмів створення довгострокових логістичних угод.

Таким чином, зміна економічних умов, конкуренція видів транспорту пред'являють нові вимоги до організації процесів доставки і зберігання вантажів на вітчизняному залізничному транспорті, породжуючи нові торгові та транспортні технології та необхідність перегляду традиційних схем з просто оперування рухомим складом у бік збільшення частки логістичних послуг.

УДК 656.027 (477)

ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС ШОВКОВОГО ШЛЯХУ В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

На сьогодні стратегічним пріоритетом розвитку України є активна євроінтеграція, яка супроводжується зміною зовнішніх та внутрішніх факторів розвитку національної економіки, підвищуючи значення зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту. Ключовим джерелом покращення рівня економічного розвитку України, відродження промислового сектору економіки, залучення додаткових коштів є участь України в міжнародній системі товарообміну. Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень, створення швидкісних магістралей та ефективного використання транзитного потенціалу країни.

Входженню України до системи

міжнародного товарообміну сприяє пошук шляхів сполучення країн Азіатсько-тихоокеанського регіону з європейськими країнами. На сьогоднішній день обсяг товарообігу між Європою та Азією оцінюється більш ніж в 1 трлн доларів, а до 2030 року він повинен подвоїтися. При цьому, якщо зараз вантажі перевозять переважно з Азії до Європи, то вже до 2020 року потік повинен стати двонаправленим. Імпорт з Європи в Піднебесну набирає обертів, зростає кількість пасажирських перевезень, за підрахунками європейських туристичних фірм, до 2020 р. Європу буде відвідувати одних тільки китайців близько 200 млн. осіб на рік.

В таких умовах уряд Китаю пропонує створення економічного поясу Шовкового шляху. Пояс має економічний характер передбачає виділення китайських грошей іншим країнам, які беруть участь у проектах, під придбання китайського високотехнологічного обладнання, що сприятиме подальшому економічному розвитку Китаю, а також розвитку сектора високотехнологічних товарів та промисловості, економічному, культурному та соціальному прогресу прилеглих країн-учасниць.

Головним завданням зазначеного поясу є забезпечення швидкісного товароруку між Європою та Азією шляхом створення потужних високошвидкісних залізничних магістралей.

Вигідне гео економічне положення України, наявність шести транзитних напрямків, можливість скорочення шляху слідування, наявність конкурентоспроможних тарифів є основою для участі України в проектах економічного поясу, зокрема будівництві магістралі «Лісабон-Шанхай».

Залучення України до даних проектів дозволить розбудувати найкоротший шлях сполучення між країнами Східної Азії та Європи, значно скоротити терміни доставки вантажів і його збереження, збільшити обсяг міжнародних контейнерних маршрутів за рахунок передачі 70% морських вантажопотоків на суходутні у зв'язку з тим, що термін доставки вантажу по морю на відстані 10,7 тис.км становить 35-45 діб, а через Україну суходутним маршрутом - близько 16 діб.

Варто зазначити, що будівництво трансконтинентальної магістралі «Лісабон-Шанхай» має стратегічне значення для розвитку транспортної галузі України, оскільки передбачає будівництво нових міжнародних автомобільних магістральних доріг довжиною понад 3,5 тис.км, створення понад 790 об'єктів інфраструктури, серед яких 41 Транспортно-логістичний комплекс, будівництво швидкісних залізничних магістралей, що дозволяють досягти швидкісного режиму понад 200 км / год.

Також слід враховувати, що на сьогодні територією України вже проходить центральна

вісь міжнародних транспортних коридорів, в межах яких визначені такі основні залізничні маршрути:

1) Зернове (кордон з РФ) / Горностаївка (кордон з Білоруссю) -Нежін-Київ-Жмеринка-Кучурган (кордон з Молдовою) / Одеса. Протяжність маршруту 1159 км.;

2) Чоп (кордон зі Словаччиною та Угорщиною) / Мостиська 2 (кордон з Польщею) - Львів - Жмеринка Фастів - Дніпропетровськ - Красноармійськ - Дебальцеве - Червона Могила (кордон з Росією) / Ясинувата-Квашино кордон з РФ). Протяжність маршруту 1792 км.;

3) Ізов / Ягодин (кордон з Польщею - Ковель-Здолбунов-Шепетовка-Козятин-Київ-Полтава-Харьков-Купянск-Тополи (кордон з РФ). Протяжність маршруту 1167 км.

Ці маршрути можуть стати частиною української ділянки магістралі «Лісабон-Шанхай». Однак, для цього необхідно вирішити наступні проблеми: забезпечення єдиного комерційно-правового режиму; комплексного рішення фінансово-економічних аспектів функціонування системи товароруку; використання систем електронного обміну даними, що забезпечують спостереження за пересуванням вантажу, передачу інформації й зв'язок; єдності всіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технологічному аспекті; кооперації всіх учасників транспортної-логістичної системи; комплексного розвитку транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

В формуванні міжнародної магістралі слід враховувати такий невід'ємний елемент транспортної інфраструктури та важіль залучення транзитного вантажу як міжнародні транспортні переходи. Важливо відзначити, що сучасні українські транспортні переходи обумовлюють простої вантажів, причинами чого є:

1 Відсутність належної інфраструктури пунктів пропуску, невідповідний рівень оснащення.

2. Використання неефективних методів організації роботи пунктів прикордонного контролю.

3. Низький рівень використання інформаційно-комунікаційних технологій.

4. Низький рівень кадрового потенціалу.

Таким чином, для забезпечення належного рівня розвитку міжнародних транспортних переходів та їх включення до інфраструктури магістралі «Лісабон-Шанхай» необхідно:

1. Забезпечити комплексну модернізацію існуючих транспортних переходів і подальший розвиток інфраструктури пунктів прикордонного контролю, яка повинна відповідати системі контролю за вимогами європейських стандартів, за рахунок введення автоматизованої системи огляду поїздів і вагонів, оснащення їх сучасними

технічними засобами, спорудження нових контрольно-пропускних пунктів, посилення підходів до прикордонних переходів.

2. Сприяти в найкоротші терміни впровадження спільного митного контролю за принципом «єдиного вікна» і «єдиної зупинки», посиленню співпраці з пунктами прикордонного контролю сусідніх держав. Необхідно забезпечити впровадження єдиних з ними процедур перевірки і стандартів документообігу, а в подальшому і перехід до принципу «відмова від митного огляду взагалі» за умови наявності акта огляду та митного огляду відправлення, цілісності пломб, кузовів, контейнерів.

3. Забезпечити впровадження сучасних інформаційних технологій та супутникових навігаційних систем, використання ресурсів єдиної електронної бази даних.

4. Здійснювати систематичне проведення навчання фахівців контрольною органами шляхом організації тренінгів, курсів підвищення кваліфікації. Сприяти підвищенню рівня заробітної плати та визначення меж відповідальності кожного працюючого за результати його роботи. Забезпечити впровадження сучасних методів мотивації та розробка стратегії управління людськими ресурсами.

5. Розробити комплексну стратегію розвитку міжнародних транспортних переходів.

Підсумовуючи, слід зазначити, що будівництво магістралі «Лісабон-Шанхай» з включенням до неї ефективної транспортної інфраструктури сприятиме інтеграції національної транспортної та транспортно-логістичної систем до міжнародної, в тому числі, європейської, покращенню транспортного забезпечення, створенню додаткових робочих місць, підвищенню інвестиційної привабливості, відтворенню потенціалу промислових підприємств. Крім того, вона сприятиме зростанню обсягу транзиту в 5,4 р до 457,4 млн т вантажу, державного бюджету на 3 млрд. дол..

Що стосується розвитку промислового сектору економіки, то будівництво магістралі дозволить відкрити доступ національним підприємства до високотехнологічного обладнання Китаю, що сприятиме їх модернізації та переходу на новий технологічний рівень та обумовлять формування конкурентоспроможних національних інтеграційних структур, таких як промислові транспортно-логістичні кластери, що забезпечать інноваційний розвиток транспортного комплексу України.

Новітні технології виробництва, висока якість продукту, низька ціна і доступ до високошвидкісної магістралі, яка істотно скоротить час подачі продукту на ринок, транспортні витрати, дозволить забезпечити конкурентоспроможність вітчизняних

промислових підприємств на міжнародному ринку, змінити структуру промислового експорту. Підйом промисловості позитивно вплине на економічний стан України, сприятиме створенню додаткових робочих місць на промислових підприємствах, що дозволить скоротити рівень безробіття, поліпшити рівень життя населення, соціальної захищеності.

УДК 164:656

ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ОПЕРАТОРА РІВНЯ 5PL

Божок А.Р., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

На сучасному етапі функціонування економіки логістика є однією зі сфер діяльності, що найшвидше розвивається. Істотні зміни способів і форм взаємодії суб'єктів логістики обумовлені розвитком інформаційних технологій, що вплинуло на поширення мережових форм організації бізнесу, віртуалізацію логістичних процесів, запровадження електронного документообігу та ін. Під впливом інноваційних перетворень інформаційної інфраструктури логістики формуються нові логістичні концепції – "Party Logistics" (PL). На сьогодні виділяють такі рівні логістичного сервісу: 1PL-, 2PL-, 3PL-, 4PL- і навіть 5PL-логістику.

1PL – логістичний інсорсинг – логістика планується і здійснюється на транспорті вантажовласника з власним персоналом водіїв (повністю автономна логістика).

2PL – частковий логістичний аутсорсинг – «логістика другої сторони». Підприємство виконує частину логістичних функцій – займається плануванням, складуванням, формує логістичні ланцюги, але залучає транспорт сторонніх організацій. В даному випадку транспортна компанія, зосереджена на обмеженому наборі функцій і регіоні перевезень, а також використовує власний транспортний парк.

3PL – рівень аутсорсингу, коли вантажовласник не займається зовнішньою логістикою. 3PL-провайдер надає широкий спектр послуг, який поєднує декілька логістичних функцій. На цьому рівні провайдер – це підрядчик із доставки вантажів, який не бере участь у плануванні всього логістичного ланцюга підприємства.

4PL – інтегрований логістичний аутсорсинг – компанія-виробник залучає логістичного аутсорсера для виконання функцій комплексної транспортної логістики та передає йому завдання з проектування і планування ланцюгів постачання, управління логістичними бізнес-процесами.