

транспортних артерій з досить потужною інфраструктурою.

У нинішніх реаліях суттєвим фактором стало і те, що західні кордони України (традиційні кордони з Угорщиною, Словаччиною, Польщею та Румунією) стали спільним кордоном ЄС і Україною. Розширення кордону ЄС значною мірою вплинуло на ринок міжнародних перевезень і в першу чергу, на механізми організації міжнародних перевезень, тим самим викликавши об'єктивну необхідність функціональної перебудови діючих транспортних коридорів.

Розвиток транспортних коридорів і входження їх в міжнародні транспортні системи є пріоритетним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Через Україну проходять третій, п'ятий, сьомий, дев'ятий коридори. На жаль, крім 9 коридору, всі українські ділянки МТК закінчуються «тупиками». Маючи вигідне географічне положення, високий транзитний рейтинг, Україна не використовує своїх очевидних переваг в належній мірі. Поліпшення транспортного положення України залежить від об'єднання європейських МТК з азійськими. Створення транспортних коридорів та введення в науковий обіг самого поняття стало зараз світовим трендом. Загальновизнано усвідомлення важливості транспортних систем у розвитку інноваційної економіки. В той же час формування міжнародних транспортних коридорів є складним процесом, що вимагає політичних, соціальних, економічних і організаційно-технічних інновацій і перетворень. Потрібні величезні грошові інвестиції, без яких не можна побудувати жодного ефективного транспортного коридору і не інтегрувати їх в існуючі міжнародні. Сьогодні перед усіма країнами стоїть завдання подальшого розширення простору несилових сценаріїв трансформації фінансово-економічного порядку у світі. У цьому зв'язку мережа МТК збільшується, інтегруючи окремі регіони світу.

Для зміцнення України у світовій економіці також необхідне формування і розвиток українських ділянок МТК як складових міжнародної євразійської транспортної інфраструктури.

УДК 658.7:656.2

КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Обруч Г.В., аспірант (УкрДУЗТ)

На сучасному етапі розвитку, який характеризується процесами глобалізації та

міжнародної інтеграції, корпоративна логістика стала домінуючим інструментом вирішення проблем економічного характеру. Дана тенденція характерна й для підприємств залізничного транспорту. Адаптивні зміни, що відбуваються в процесі реформування, а саме - виділення окремих підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт вагонів, колій, споруд тощо; повне розмежування управління інфраструктурою та перевезеннями, розділення пасажирських, вантажних перевезень та інфраструктури, - призвели до необхідності пошуку механізму збалансованого сталого розвитку цих підрозділів, головна мета яких забезпечити ефективний процес перевезень. Тому їх робота повинна здійснюватися скоординовано, погоджено та безперервно. Дану проблему покликано вирішити шляхом впровадження засад корпоративної логістики на підприємствах залізничного транспорту.

Корпоративна логістика (КЛ) - сукупність принципів та організаційних методів управління, які забезпечують ефективну взаємодію структурних підрозділів та експлуатаційних господарств, підтримуючи при цьому системну стійкість та оптимізуючи як внутрішні, так і зовнішні міжорганізаційні взаємовідносини.

Основною задачею КЛ на підприємстві є узгодженість роботи вантажного, пасажирського секторів із забезпечуючими інфраструктурними господарствами в умовах реформаційного розмежування за організаційними, технологічними, інформаційними та фінансовими аспектами:

- вирішення конфлікту цілей різних структурних підрозділів;
- удосконалення та прискорення обміну інформацією між підрозділами;
- підвищення координації діяльності різних підрозділів;
- наявність та постійне оновлення інформації за загальними логістичними витратами і як наслідок зниження ступеня управління ними;
- підвищення ефективності діяльності підприємства.

Практична реалізація методології корпоративної логістики виражається через її функціональні важелі: системоутворюючу, інтегруючу, регулюючу та результативну функції. В умовах реформування в галузі залізничного транспорту саме інтегруючі функції надають найбільш вагоме значення, що пов'язано з організаційним розмежуванням та виникненням проблеми злагодженої та ефективної роботи.

Необхідною умовою забезпечення сталого розвитку та конкурентних переваг підприємств залізничного транспорту як на національному, так й на міжнародному ринку, є впровадження політики, яка передбачає високий рівень

конкуренції, мінливості ринкового середовища та попиту на продукцію. Успіх у досягненні відповідної конкурентної позиції на ринку можливий лише за умови використання корпоративної логістики.

УДК 656.025.4 (4)

ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ШЛЯХУ ВХОДЖЕННЯ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Тенденції розвитку світової економіки останніх років характеризуються активізацією процесів глобалізації. Ці процеси визначають переорієнтацію національних економік країн світу на відкритість і лібералізацію внутрішньогосподарської діяльності з метою підвищення ефективності зовнішньогосподарських зв'язків. При чому слід зауважити, що інтеграція національної економіки до системи світового господарства можлива лише за умови членства в міжнародних організаціях або інтеграційних об'єднаннях.

Сьогодні Україна вже є членом більш ніж 40 міжурядових і неурядових міжнародних організацій. Господарство України має сталий зв'язок із сучасними глобалізаційними процесами, про що свідчать індекси глобалізації КОФ і СЕІР. За індексом глобалізації КОФ, який визначається за політичним, економічним і соціальним вимірами, Україна займає 64 позицію у рейтингу країн світу за показником рівня глобалізації з 123 країн. За індексом глобалізації СЕІР, який обчислюється за економічним, технологічним, політичним і персональним вимірниками, Україна займає 39 позицію з 62 країн, що є учасниками рейтингу рівня глобалізації.

Враховуючи унікальність положення України зазначимо, що вона виступає своєрідним «мостом» на осі «Захід-Схід», на полюсах якої розміщуються два основних стратегічних торговельних блоки. Налагодження сталих зв'язків на осі «Захід-Схід» між глобальними ринками збуту створює для України умови прискорення національного економічного розвитку. Активізація міжнародного характеру виробничого процесу в умовах глобалізації забезпечується транспортним сполученням суб'єктів економіки на шляху до світового товарного ринку. З огляду на те, що в Україні саме залізничний транспорт відіграє роль основного вантажоперевізника, то на нього і покладається задача забезпечення

зовнішньоекономічних і транзитних зв'язків, інтенсифікації процесу інтеграції до світової транспортної системи через мережу міжнародних транспортних коридорів.

У загальному розумінні міжнародний транспортний коридор (МТК) – це комплекс наземних і водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди (під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом), організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Територією України проходять чотири Європейські (Критські) транспортні коридори (ЄТК) та чотири Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК).

1. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №3 за маршрутом Берлін – Вроцлав – Мостицька 2 – Львів – Київ – Москва (Німеччина, Польща, Україна, Росія). На території України протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №3, становить 694 км, автошляхів – 611 км. ЄТК №3 є одним з найбільш напружених за інтенсивністю руху автомобільного та залізничного транспорту в міжнародному сполученні.

2. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №5 за маршрутом Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна). Протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №5, на території України становить 266 км, автошляхів – 338,7 км. ЄТК №5 є найкоротшим коридором, у Львові він перетинається з ЄТК №3 та ТКТК «Європа – Азія». Проте, за станом розвитку інфраструктурного оснащення він не відповідає європейським стандартам.

3. Пан-європейський транспортний коридор №7 – Дунайський (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна).

4. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №9 за маршрутом Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція). На території України протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №9, становить 1496 км, автошляхів – 996,1 км.

Критські коридори в межах України створюють основні напрями руху вантажопотоків, які сходяться в найбільших транспортних вузлах (Київському, Львівському, Одеському).

Разом з тим, слід відзначити, що Критські МТК