

продукції та сировини для забезпечення виробництва та продажу.

Логістика прямим чином пов'язана із транспортом, який належить до однієї з найбільш важливих та складних систем. Транспортній логістиці приділяють важливе значення, адже від ступеня оптимальності та раціональності організації матеріалопотоків залежить досягнення високих економічних результатів.

В логістичних ланцюгах транспортної системи широко впроваджено використання виробничих потужностей залізничного транспорту.

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).

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. Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень. Останнім часом все частіше говорять про впровадження засад корпоративної логістики в залізничній галузі. Глобальними завданнями корпоративної логістики є: створення комплексних, інтегрованих систем матеріальних, інформаційних, інших супутніх потоків; стратегічне узгодження, планування і контроль виконання поставлених цілей; постійне вдосконалення корпоративної логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі.

УДК 656.02

## ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

*Зорін А.В., старший викладач,  
Мкртичьян О.М., асистент,  
Гончаренко Д.С., аспірант (УкрДУЗТ)*

Актуальним є питання розвитку нового транспортного коридору в зв'язку з анексією Криму і необхідністю формування нових економічних умов співпраці з країнами ЄС. З цієї причини Міністерство інфраструктури України виступило з ініціативою пошуку нових логістичних схем транспортування вантажів в поєднанні Балтійське море – Чорне море.

Дане питання було обговорено заступником міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції і заступником міністра транспорту, морських справ і комунікацій Туреччини в рамках 11-го засідання міжурядової комісії ТРАСЕКА.

На сьогоднішній день робота спрямована на розвиток транспортних комунікацій між країнами і збільшення вантажообігу для завантаження нинішньої транспортної інфраструктури і більш повного використання транзитного потенціалу України та Туреччини. Необхідно вирішити питання щодо формування правової бази, яка регламентує залізнично-паромні перевезення між Україною та Туреччиною, спрощення формальних процедур при перевезенні вантажів.

Крім того, Україна приєдналася до створення транспортного коридору від півночі до півдня Європи. Даний проект повинен зміцнити співпрацю в рамках Східного партнерства та економічний обмін з країнами Близького сходу. В березні 2016 року представники 9 держав (Литва, Польща, Угорщина, Словаччина, Румунія, Болгарія, Україна, Чехія, Турція) підписали декларацію про будівництво загальної дороги «Via Carpatia». Де було оголошено, що інші країни-учасники проекту готові фінансово допомогти Україні для створення транспортного коридору на її території.

Проект «Via Carpatia» пропонує розвиток всіх країн Східної Європи. Дорога

буде проходити через ряд країн, в тому числі через Литву, Польщу, Україну, Угорщину, Болгарію і Туреччину. Ідея про створення траси «Via Carpatia» виникла 10 років тому.

Проте, існує скептичний погляд на участь України у проекті «Via Carpatia». По-перше, на даний час відсутнє фінансування даного проекту, а кошти учасники збираються залучати з фондів Європейського Союзу. Через те, що Україна не є членом ЄС, нам можуть відмовити у фінансуванні. По-друге, будівництво українського відгалуження може спричинити конкуренцію основному маршруту через європейські країни. Тому, деякі експерти вважають, що Україну запросили у проект лише через дружні відносини з країнами-учасниками, а будівництво автомобільних шляхів досить примарне.

УДК 656:334

## ВПЛИВ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

*Копитко В.І., д.е.н., професор (ДНУЗТ)*

Посилення впливу міжрегіонального товарообміну на підвищення ефективності соціально-економічного розвитку країни в цілому і окремих її територій вимагає розробки нових концептуальних підходів до дослідження проблем формування міжрегіональних господарських зв'язків і ефективної взаємодії регіонів в умовах поглиблення ринкових реформ. Все це в значній мірі впливає і одночасно виступає результатом розриву одних і створенням інших комунікативних каналів, перш за все, між регіонами-сусідами, зміною форм і змісту міжрегіональної взаємодії, змінами в самій основі економічної поведінки соціально-територіальних спільнот, трансформацією транспортних мереж де, варто виділяти проблеми забезпечення координації діяльності різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень вантажів по

міжнародних транспортних коридорах, комплексного вирішення регіональних транспортних проблем, інтеграції вітчизняного ринку транспортно-логістичних послуг у європейську транспортну систему.

Основними пріоритетними напрямками реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 року, визначені та залишаються: розвиток транспортної інфраструктури, оновлення рухомого складу, поліпшення інвестиційного клімату, забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг, інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем, підвищення ефективності державного управління у галузі транспорту, забезпечення безпеки транспортних процесів та підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів. Стратегією також сформульовані пріоритети розвитку всіх видів транспорту та дорожнього господарства.

ПАТ «Укрзалізниця» нова організаційно-правова форма - акціонерне товариство - дозволяє перейти від територіального принципу формування залізничного бізнесу до національного і триватиме щонайменше два роки. Це дозволить за функціональною ознакою створити кілька компаній, що спеціалізуються на певних видах перевезень, а також компанію, що займається інфраструктурою. Однак, тут доцільно враховувати регіональні аспекти формування логістичних систем на які впливають транспортні фактори: наявність транспортних комунікацій, особливості функціонування і ступінь розвитку магістральної мережі шляхів сполучення, стан транспортних вузлів, терміналів, інших об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури і регіонального транспортного комплексу в цілому.

Створення в транспортних вузлах мультимодальних термінальних комплексів і логістичних транспортно-розподільних центрів, формування на їх базі регіональних і міжрегіональних логістичних систем, об'єднаних єдиним інформаційним, організаційно-економічним, науково-технічним, а також нормативно-правовим простором, що забезпечують гарантоване якісне обслуговування транспортних, інформаційних, сервісних та фінансових