

послуг в Україні.

Успішний розвиток ефективної транспортно-логістичної інфраструктури України забезпечується дотриманням наступних принципів при її формуванні:

- використання прогресивних логістичних концепцій і технологій, що забезпечують координацію і взаємодію в роботі різних видів транспорту в транспортних вузлах, безперервність виробничого транспортно-розподільного процесу, прискорення руху товароматеріальних потоків і підвищення якості обслуговування споживачів, а також максимізація синергетичного ефекту функціонування транспортно-логістичної системи;

- організація комплексного транспортно-експедиційного обслуговування;

- будівництво та/або реконструкція в транспортних вузлах крупних регіональних розподільних центрів;

- застосування прогресивної термінальної технології транспортних процесів;

- забезпечення пайового фінансування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури із залученням бюджетних, позабюджетних, вітчизняних і іноземних джерел;

- створення інтегрованої системи інформаційного забезпечення руху товару;

- створення єдиної системи нормативно-правового забезпечення з підсистемою державної підтримки і регулювання;

- забезпечення рівноправності всіх учасників транспортно-логістичної системи, незалежно від форм власності і відомчої приналежності, розвиток добросовісної конкуренції в цілях підвищення якості транспортно-логістичних послуг.

Для України, з урахуванням її географічного положення, створення розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури, що відповідає світовим стандартам, з відповідними мікроекономічними, національними і міжнародними характеристиками, є одним із суттєвих чинників забезпечення ефективності її економіки.

УДК 656.13:658

ОСОБЛИВОСТІ ПАСАЖИРСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ

Слагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В вітчизняній науці та практиці сьогодні логістика в більшій мірі розглядається як організація раціонального руху товарів та послуг від постачальника до споживача з метою

ефективної організації і управління матеріальними і інформаційними потоками.

При цьому основним об'єктом дослідження, управління й оптимізації вважається саме матеріальний потік. Пізніше в сферу інтересів логістики потрапили інформаційні та фінансові потоки, які супроводжують матеріальний, а зовсім недавно - потоки послуг.

Логістичні технології ефективні не тільки при управлінні матеріальними потоками. Вони мають значні перспективи і для вдосконалення пасажирських перевезень.

На вітчизняному залізничному транспорті пасажирській логістиці увага практично не приділяється, вочевидь, зважаючи на збитковість пасажирських перевезень.

В сфері пасажирських перевезень транспортною продукцією є завершене перевезення одного пасажирів з пункту відправлення в заданий пункт призначення. Здатність транспортної продукції бути проданою і робить її транспортним товаром.

Як у випадку вантажних, так і у випадку пасажирських перевезень, головною задачею системи управління є доставка об'єкта, що підлягає перевезенню, від пункту відправлення до пункту призначення з мінімальними сукупними затратами при заданому рівні якості транспортування.

В організації вантажних та пасажирських потоків багато спільного, але й немало відмінностей. Основною відмінністю є те, що пасажир одночасно є не тільки об'єктом перевезення, але й споживачем транспортних послуг.

УДК 35.339:338.47

ШЛЯХИ ЗРОСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ВАНТАЖОПОТОКУ В ПРОЦЕСІ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ТРАНС-ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ТЕМ-Т

Зайцева І.Ю., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Для України в умовах кризового етапу розвитку економіки та обмеженості державного фінансування програм соціально-економічного розвитку територій, особливого значення набувають фінансові можливості, що пропонуються ЄС в рамках програм транскордонного співробітництва. За умов ефективного використання можливостей транскордонної співпраці транзитний потенціал України може стати джерелом інвестиційних ресурсів та фактором економічного зростання,

суттєво впливаючи на основні галузі національної економіки. Прийнято вважати, що Україна є, здебільшого, транзитною країною. Ми не вважаємо цей тезис вірним. Так, обсяги транзитного потоку є значними, і можуть знадобитись нові підходи для збереження цього потоку в умовах жорсткої конкуренції, зокрема, з боку Росії, Румунії і навіть Литви. Потенціал залучення потоку за напрямком Європа-Азія є відносно мінімальним, незважаючи на постійні публічні заяви стосовно цього, тому що цей потенціал залежить не лише від географічного розташування, а є більш складним, що диктується можливим набором послуг, що пропонуються. Міжнародна транспортна індустрія не погоджується з тим, що транспортний потік Європа – Далекий Схід буде пересуватись через Україну у найближчому майбутньому, тому що ймовірність покращення пакету послуг є достатньо низькою. Розвиток залізничного транзиту має зосереджуватись на потоці з сусідніх країн та з країн Середньої Азії і передбачати вдосконалення пакету послуг, зокрема, покращення якості послуг, аніж на розмірковуваннях про якийсь потенційний потік.

На наш погляд, є дві ключові причини недостатнього обсягу надаваних мультимодальних послуг. Перша полягає в надмірній «нервозності» операторів мультимодального транспорту при наданні послуг скрізного вантажопотоку через фінансову сторону питання: є ризики виникнення додаткових витрат, які вони не зможуть потім повернути собі/відшкодувати. А, по-друге, ті тарифні ставки, за якими вони працюють, часто є не конкурентоздатними в порівнянні з вартістю унімодального перевезення, через те, що в них закладаються ризики виникнення всіх можливих додаткових витрат. Нестабільність цінової політики для різних видів логістичних послуг в Україні завжди буде примушувати приймати компромісне рішення щодо переваг комбінованого транспорту над роздрібним сегментованим унімодальним транспортом.

Вважаємо, що до пріоритетів, що сприятимуть залученню та зростанню транзитного вантажопотоку, необхідно віднести: усвідомлення того, що лише вдале географічне положення не гарантує обігу транзитних вантажів. Необхідно створити конкурентоздатне середовище з точок зору вартості послуг та їхнього ефективного виконання; мінімізувати портові збори з транзитних вантажів; з метою залучення нових потоків транзиту, можливо, застосувати промо-тарифи; для покращення транзиту вантажів залізницею зменшити ризики виникнення додаткових витрат, наприклад, за простій вагонів, тощо; утримувати конкурентоздатні тарифи на залізничні

перевезення і при цьому брати за основу загальну вартість перевезення від станції відправки до станції призначення, а не просто надавати відокремлену цінову пропозицію на перевезення залізничними мережами України; мати в наявності вагони для перевезення транзитних вантажів; спростити процедури прикордонного контролю для транзитного вантажу, особливо на морських та залізничних пунктах перетину кордону; та ліквідувати всі несанкціоновані збори та сплати, що стягуються з транзитного вантажу. Україна має стратегічно ідеальне розташування для залучення головних транзитних вантажопотоків, при цьому лише вдале географічне положення не породить великих обсягів транзитних вантажів. Україна має добрий транзитний потенціал, але він знаходиться в окремих зонах скоплення, і саме на ці зони потрібно направити всі заходи зі сприяння проходженню транзиту.

УДК 656.073.235

МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ПРИМЕРЕ КОРИДОРА ALAMEDA (ЛОС-АНДЖЕЛЕС)

Каменова Н.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Безусловно, в идеальном случае, правительство должно разрабатывать и следовать транспортной политике, которая отличается равным отношением ко всем видам транспорта и гарантирует высокий уровень координации их деятельности. Однако действительность отличается от идеала — немногие правительства имеют такую скоординированную политику и следуют ей. Фактически многие правительства осознанно или интуитивно отдают предпочтение автомобилям, поскольку редко имеют полное и реальное представление о деятельности железных дорог и считают, что население поддерживают именно автомобильный транспорт.

В последние годы, в частности, в Европе активизировались дискуссии по поводу «внешних» затрат, которые разные виды транспорта в разной степени накладывают на общество: загрязнение окружающей среды, инциденты, шум, потребление энергии и т. д. Обеспечение равного отношения ко всем видам транспорта зависит от поиска вариантов актуализации подобных расходов и отражения их в плате, вносимой пользователями за услуги того или иного вида транспорта.

С другой стороны, все виды транспорта обладают экономическими или социальными преимуществами, которые не всегда находят