

4. Porter, M. E. On Competition [Text] / M. E. Porter. – Harvard Business School Press, 1998. – 485 p.

5. Управление логистическими рисками в цепях поставок. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://diplomba.ru/work/16389>

УДК 658.7:656.2

ВПРОВАДЖЕННЯ КЛАСТЕРНОГО ПІДХОДУ ЩОДО РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Балака Є.І., к.е.н., доцент,
Варидова В.С., магістр (УкрДУЗТ)*

Напрямки співробітництва України та ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на ефективності методик вибору видів транспорту при перевезеннях, мультимодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні та включають усі компоненти інтегрованих транспортних мереж [1].

Досвіт багатьох розвинутих країн (таких як Франція, Німеччина, Італія, Іспанія та ін.) довів, що використання логістичних систем дозволяє зменшити загальні логістичні витрати до 35%, транспортні витрати до 20%, витрати на

навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку до 20-30%, прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40%. Як свідчить світова практика, формування різнопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи починається з місцевих та регіональних рівнів з послідувочою інтеграцією в транснаціональні системи.

Формування транспортно-логістичної системи країни спроможне забезпечувати взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху матеріальних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг. На жаль, за даними всесвітнього форуму, за глобальним індексом конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index — GCI) сьогодні Україна посідає лише 79 місце з 140 країн світу (дані за 2015–2016 рр. (рис. 1)), що є регресом на шість позицій порівняно з 2011 роком [2]. Не найкращі рейтинги України й за показником ефективності логістики, що підтверджує всесвітній банківський форум (Logistics Performance Index — LPI) [3]. У 2016 році Україна посідає 80 місце (рис. 2), що на сім позицій нижче, ніж в 2011 році.



Рис. 1. Глобальний індекс конкурентоспроможності (GCI) України

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Kazakhstan	2016	77	2.75	2.52	2.76	2.75	2.57	2.86	3.06
Bahamas, The	2016	78	2.75	2.65	2.72	2.80	2.74	2.64	2.93
Namibia	2016	79	2.74	2.65	2.76	2.69	2.63	2.52	3.19
Ukraine	2016	80	2.74	2.30	2.49	2.59	2.55	2.96	3.51

Рисунок 2. Рейтинг показника ефективності логістики в Україні

За умов низького рівня конкурентоспроможності логістичної системи України доцільно згадати економічний закон про середню норму прибутку. Суть його полягає в тому, що якщо в наслідок конкуренції норма прибутку знижується до рівня нижче середнього, то підприємств оперативно переводить капітал в іншу галузь з більш високим рівнем рентабельності. Цей процес в теперішній час підпадає під поняття «диверсифікація». Одним з напрямів диверсифікації діяльності транспортної галузі може стати процес кластеризації в логістиці.

Саме формування та функціонування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) може стати ефективним інструментом забезпечення конкурентоспроможності національної транспортної системи України та дозволить підвищити ефективність діяльності транспортно-логістичних підприємств за рахунок зниження витрат у сфері транспорту й логістики [4]. Формування ТЛК є новим етапом розвитку транспортної системи України на принципах добровільного об'єднання економічно незалежних підприємств та організацій логістики. Усе це зумовлює актуальність дослідження питання впровадження кластерного підходу щодо розбудови транспортної галузі України та розробки механізму кластеризації транспортно-логістичних підприємств [5].

Як правило, кластерний підхід протиставляється галузевому і являє собою альтернативний погляд на поняття конкуренції [6]. У традиційному конкурентному середовищі вигравши одного з учасників еквівалентний програшу іншого. Кластерний підхід змінює традиційну логіку конкуренції, надаючи можливість досягнення вигоди кожному з суб'єктів. В галузевому підході кожна галузь має свої незалежні стратегії, в той час як кластерна політика спрямована на комплекс заходів, що зв'язують галузі [7]. Таким чином, максимізується економічний ефект і прибуток, що залишається на цій території і йде на розвиток інфраструктури, тим самим знижуючи її вартість для кожного учасника кластеру.

Список використаних джерел

1. Альошинський, Є.С. Раціоналізація роботи транспортних підприємств за рахунок створення логістичних кластерів [Текст] / Є.С. Альошинський, М.С. Мішина // Українська залізниця, 2016. – № 10 (40). - С. 54-57.
2. World economic forum. [Електронний ресурс]. — Режим доступу :

<http://reports.weforum.org> (дата звернення 20.07.2016).

3. The world bank [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://lpi.worldbank.org> (дата звернення 20.07.2016).

4. Гриценко С.И. Транспортно-логістические кластеры в Украине: пути становления и развития : монография / С.И. Гриценко. — СПб. : Изд-во СПбГУЭФ. — 2009. — 218 с.

5. Alyoshinsky E. Methodological aspect of logistics technologies formation in reforming process on the railways / D. Lomotko, E. Alyoshinsky, G. Zambrybor // Transportation Research Procedia. — Warsaw, Poland, volume 14, 2016, page 2762-2766, ISSN 2352-1465. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>.

6. Алёшинский, Е.С. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет создания транспортно-логістических кластеров [Текст] / Е. С. Алешинский, В. В. Мещеряков, И. А. Лапушкин, Е. И. Рябовол // ВосточноЕвропейский журнал передовых технологий. — 2013. — № 5/3 (65). — С. 39–45. — Режим доступа: \www/URL: <http://journals.uran.ua/eejet/article/view/18500>.

7. Kuei, C. Supply Chain — Logistics Management 2002 / Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Cooper, M.B. Supply Chain — Logistics Management. Irwin/McGrawHill, 2002. 656 pp., ISBN: ISBN 0072351004 [Text] / С. Kuei // International Journal of Quality & Reliability Management. — 2002. — Vol. 19, № 6. — P. 802–803. doi:10.1108/ijqrm.2002.19.6.802.1

УДК 658.6:656.2

НАПРЯМКИ РАЦІОНАЛІЗАЦІЇ ТЕХНОЛОГІЇ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Гончарова А.М., магістр,
Гриценко О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Перевезення пасажирів здійснюються автомобільним, залізничним, водним (морським, річковим), повітряним, міським електричним, спеціальними видами пасажирського транспорту та спеціальними видами транспорту, які складають єдину транспортну сітку.