

контейнеризації країни, при цьому необхідно розглядати загальні фактори зовнішнього середовища, які найбільшою мірою впливають на його розвиток. Серед них виділяється стан економіки і ринкової кон'юнктури, наявність відповідної інфраструктури і державна політика.

Загальним у всіх вищенаведених підходах є те, що, розглядаючи процес контейнеризації, основна увага зосереджується на вивченні певних окремих факторів, упускаючи з виду необхідність комплексного підходу при розробці стратегії розвитку контейнерних перевезень. Тому при оцінці привабливості порту та перспектив розвитку контейнеризації країни необхідно враховувати і ці фактори.

Узагальнюючи всі фактори розвитку контейнерних перевезень, оцінивши їх за характером впливу пропонується їх класифікувати у наступні групи: ресурсні, організаційно – економічні та вартісні.

Для їх оцінки з метою визначення рівня привабливості порту для розвитку контейнерних перевезень слід розрахувати групові показники, розрахунок кожного з яких по окремих елементах слід здійснити за допомогою підсумовування рангових значень факторів, що входять у його склад.

На основі кількісної оцінки групових показників шляхом підсумовування добутоків рангових значень кожного групового показника на його значимість, що, як і рангові значення факторів, доцільно визначити експертним методом, можна розрахувати інтегральний показник оцінки привабливості морського порту для розвитку контейнерних перевезень.

При умові використання 10-ти бальної оцінки та врахуванні наведених впливів факторів, була розроблена шкала оцінки привабливості, використання якої дозволить виявити найбільш привабливі порти для розвитку контейнерних перевезень.

Оцінка наведених факторів дозволить виявити «слабкі» місця у матеріально-технічному, економічному та організаційному стані порту і розробити пропозиції щодо підвищення рівня привабливості морського торговельного порту.

УДК 656.2.001.73:658.7

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В КОНТЕКСТЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Лантий Е.С., соискатель (УкрГАЗТ)*

Развитие логистики оказало существенное влияние на транспортную политику и

структурные изменения в характере деятельности предприятий железнодорожного транспорта, которая на данном этапе превратилась в своего рода узкое место в экономике промышленно развитых стран.

Ее относительно низкая эффективность обусловлена тем, что органы государственного регулирования чрезмерно жестко регламентируют тарифы, расстояния транспортировки, номенклатуру перевозимых грузов, направления капиталовложений и некоторые другие параметры деятельности транспортных компаний, а также проводят политику ограничения числа фирм в комплексе. В итоге конкурентная борьба имеет тенденцию к снижению, а действующие компании пользуются монопольным положением, что дает им возможность сдерживать объем и ассортимент услуг и компенсировать высокие издержки высокими тарифами. Дерегулирование транспорта должно снять все вышеуказанные ограничения и взять курс на переориентирование его с количественных на качественные показатели. Благодаря снижению уровня государственного регулирования транспорта фирмы данной отрасли получают свободу предложений в предоставлении услуг, высвобождающих часть оборотных средств у клиентуры посредством определенной синхронизации в работе транспорта и производственных подразделений фирм. В связи с этим появляются требования к качеству поставок товаров, претерпевает изменение степень важности критериев при выборе видов транспорта, внедряются прогрессивные формы поставки грузов, учащаются поставки продукции мелкими партиями. Все это приводит к изменению связей в логистической цепи, сдвигам в структуре перевозок и по сути дела к новому взгляду на транспорт и пересмотру транспортной политики. Переход от жесткого государственного контроля к дерегулированию транспортом необходимо производить совместно с реформированием железнодорожного транспорта. Принятые законы разрешат создавать на всех видах транспорта новые логистические компании и свободно устанавливать тарифы.

Логистика управления перевозочного процесса приведет к формированию оптимальной системы управления, усовершенствованию взаимодействия разных видов транспорта и разграничения прав и ответственности между государственными органами управления и субъектами хозяйственной деятельности, стимулирования высокого качества и эффективности перевозочного процесса.