

функціонував, необхідна відповідна організація цього процесу. Необхідно виділяти три функціональні блоки: аналітичний блок, блок вибору пріоритетної стратегії і блок адаптації пріоритетної стратегії.

Основне завдання аналітичного блоку - здійснювати стеження за розвитком порту з метою оцінки ситуації та виявлення на цій основі проблемної ситуації, яка виникає в тих випадках, коли відбуваються радикальні зміни у зовнішньому середовищі та / або в самій системі порту, з'являються нові можливості підвищення ефективності діяльності порту, діюча стратегія не забезпечує досягнення встановлених (заданих) цілей розвитку порту.

Пріоритетна стратегія - це та стратегія, якій серед всіх альтернативних стратегій віддається перевага з точки зору певних критеріїв щодо потенціалу порту і умов зовнішнього середовища.

Обрана пріоритетна стратегія є вихідним матеріалом для роботи блоку діагностики умов реалізації пріоритетної стратегії.

Таким чином, в умовах ринкової економіки перед кожним портом стоїть завдання виживання в конкурентній боротьбі. Головним інструментом у цій боротьбі є наявність адаптивної стратегії розвитку, яка враховує індивідуальні особливості порту. Щоб сформувати і реалізувати таку стратегію порту необхідно розробляти свій механізм формування стратегії розвитку. Стратегія повинна мати випереджувальний характер щодо перспективи. Управляти перспективою неможливо, однак прогнозувати зміни у зовнішньому середовищі можна і необхідно для того, щоб своєчасно реагувати на ці зміни і отримувати з цього конкурентні переваги. Це завдання дозволяє вирішувати адаптація обраних стратегій.

УДК 658.7:656.2

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УКРАИНЫ

*Бутько Т.В., д.т.н., профессор,
Ломотько Д.В., д.т.н., профессор (УкрГАЗТ),
Котляй В.Ф., заступник Генерального Директора
(Укрзалізниця)*

Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Украины, поэтому он считается одной из важных областей экономики. Исходя из геополитического расположения Украины как транзитного государства, железнодорожная отрасль имеет большой, еще далеко не исчерпанный потенциал повышения эффективности экономики всей

страны. Поэтому одним из основных направлений развития транспортной системы является формирование макрологистической системы и, в частности, ее главного и региональных логистических центров, инициатором и основателем которой что должна стать Укрзалізниця. Это позволит отрасли занять ведущую и доминирующую роль в управлении грузопотоками в масштабах всего транспортного комплекса страны.

Логистическая система на основе информационных ресурсов железнодорожного транспорта должна охватывать все сферы производства и потребления, так как способствует сокращению производственных запасов сырья, материалов, комплектующих изделий, полуфабрикатов. Реализация в логистической системе принципа синергетики способствует самоорганизации каждой из стадий производственного процесса. С учетом интересов всех участников процесса перемещения материальных потоков и владельцев груза необходимо комплексно решить задачу внедрения логистических технологий в перевозочный процесс на базе системы логистических центров Укрзалізниця. Как показывает анализ в современных условиях система должна иметь трехуровневую структуру. Предусмотрено формирование логистического центра УЗ, региональных логистических центров (РЛЦ) и местных логистических центров (МЛЦ).

Одним из важных факторов улучшения работы железных дорог в рамках системы логистических центров и всего транспортного комплекса Украины является системное обслуживание парка грузовых вагонов. Выполнение требований снижения затрат на реализацию жизненного цикла подвижного состава и повышения надежности грузовых вагонов может быть обеспечено только путем создания системы обслуживания на основе логистических принципов. Такое обслуживание снижает расходы на текущее содержание, а также обеспечивает возможность формирования рекомендаций, учитываемых при заказе или приобретении нового подвижного состава. Одним из ключевых условий для этого является систематический анализ показателей работы компаний-перевозчиков с использованием средств логистической информационно-управляющей системы.

Разработанный методологический подход к созданию технологии и организационной структуры логистического центра железных дорог Украины позволит усовершенствовать управление транспортными грузопотоками при взаимодействии железнодорожного транспорта с другими видами транспорта, морскими и речными портами, большими промышленными комплексами, транспортными системами других

стран и других участников транспортного процесса на базе эффективного использования современных информационно-управляющих технологий.

УДК 338.49:656.2

ФАКТОРИ Й УМОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Чому ж саме зараз питання розвитку виробничої інфраструктури постали так гостро у науково-теоретичному і практичному плані? Принаймі, тут можна виділити три моменти.

По-перше, об'єктивний хід господарського розвитку по шляху інтеграції господарства, кооперування; створення господарських комплексів — агропромислового, територіально-виробничого, паливно-енергетичного відбувається тільки на базі спеціалізації і диференціації (як вертикальної, так і горизонтальної) виробничого процесу з метою максимально використовувати «ефект місця». Усе це не може бути реалізоване без наявності і функціонування вже відособленого механізму передачі речовини, енергії, інформації, виробничих навичок і науково-технічних ідей. Іншими словами, інтенсифікація господарства в умовах НТР можлива тільки при подальшому поглибленні територіального розподілу праці, вимагає виділення і відділення від основних виробничих функцій визначеного передавального механізму, «каналів зв'язку», які б забезпечили стики між окремими народно-господарчими блоками. Таким чином, проблема упредметнених зв'язків, що встановлюються на всіх рівнях, зводиться, власне кажучи, до проблеми інфраструктури, точніше — до територіальної організації інфраструктури, що здійснює циркуляцію речовини, енергії та інформації на території.

Мобільність економіки, її здатність швидко адаптуватися до динамічних умов ринку можливі тільки за умов організаційного відокремлення і формування особливих, самостійних галузей інфраструктури, що й забезпечує необхідний, принципово вищий рівень якості допоміжних і обслуговуючих робіт.

Тільки такий комплексний підхід до вивчення елементів і мереж інфраструктури як каналів зв'язку, дає змогу виявити її роль у трансформації виробничої структури господарства, що відображається, з одного боку, у концентрації й укрупненні виробництва і відповідному формуванні інфраструктурних полімагістралей (коридорів), а з іншого боку — спеціалізації і просторовому розосередженні і роздрібненні виробничих функцій і пов'язаною з ним процесом системою фідерних (живильних) мереж, спеціалізованих технічних засобів. В одночас, кожна

галузь господарства (у тому числі й інфраструктурна — така, як транспорт, наприклад) має «свою», інфраструктура яка обслуговує тільки її; що у даному випадку складається зі стабільних фондових елементів.

По-друге, перехід «пострадянської» економіки на рейки ринкового господарства супроводжується посиленням орієнтації на кінцевий результат, на споживача. Звідси в господарчій тріаді «виробництво-розподіл-споживання» стали змінюватися акценти, по-новому постає проблема зв'язків, реалізації — залежно від ступеня задоволення потреб як суспільних, так і індивідуальних.

Що стосується транспортної інфраструктури, то підвищення її ролі на сучасному етапі пов'язане з різким підвищенням вимог різноманітної клієнтури до якості інфраструктурної забезпеченості, відбувається відома диференціація і спеціалізація послуг, підсилюється «адресність» інфраструктурного забезпечення. Разом з тим, чим вищий рівень розвитку транспортної інфраструктури, тим більшою мірою надає її «видима» роль. Її наявність і безперербійне функціонування стає «природним», залежність від територіальної структури господарства слабшає.

УДК: 656.2.001.73:338.47

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ УКРАЇНИ

*Ейтуніс Г. Д., д.е.н., начальник адміністративної
служби (Південно-Західна залізниця)*

Для України розвиток транспортної системи має ключове значення. За умови реформування економіки України, широкого її включення до системи світових господарських зв'язків необхідно буде вирішувати складні проблеми адаптації транспортного комплексу держави до роботи в умовах ринкових відносин та забезпечення зростаючих вимог до якості й ефективності транспортних послуг. Саме це потребує реформування системи управління транспортом, до основних принципів якого належать:

- розмежування функцій державного управління та управління підприємств ТДК;
- розмежування виробничих та регулятивно-контрольних функцій;
- створення організаційних структур управління в об'єднаннях підприємств переважно на комерційній основі.

На залізничному транспорті обов'язковою умовою реформування управління є збереження єдиної системи залізничного транспорту України як цілісного виробничо-господарського комплексу. Для розмежування функцій державного і господарського управління передбачається створення на базі