

перевозок — 2011. — № 2. — Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sostoyaniya-prigorodnyh-perevozk-na-zheleznodorozhnom-transporte-ukrainy>

3. Офіційний веб-сайт Укрзалізниця [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/> (дата звернення 8.04.2017)

4. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі / Пінчук О.П. — К: Видавництво Маковецький Ю.В., 2014 – 21с.

УДК 658.7:656.2

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНІВ ЗА РАХУНОК ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ (ТЛК)

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Катуніна Т.Е., магістр,
Виничук С.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Формування логістичної системи з високими параметрами надійності, функціональності, доступності стає все більш актуальною проблемою. Використання світового досвіду в напрямках реформування перевізного процесу на транспорті довело високу ефективність впровадження логістичних підходів, що базуються на принципах кластеризації.

Аналіз останніх досліджень довів, що кластери виконують роль точок росту внутрішнього ринку. За першим кластером найчастіше утворюються нові кластери, у результаті відбувається підвищення конкурентоспроможності регіону [1; 2]. Це спрямовує проблему підвищення конкурентоспроможності регіонів України в напрямку формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК). Також постають задачі в розробці пропозицій щодо нетрадиційних для України підходів до подальшого розвитку економіки, а також підвищення майбутньої ролі залізничного транспорту в процесах інтеграції транспортних систем на ринку перевезень.

Для реалізації цієї програми, перш за все доцільно розглянути основні напрямки розвитку транспортних систем і логістичних процесів, що відбуваються в Україні та зокрема в Харківському регіоні. Харківська область - є одним з регіонів, в якому вже активно

впроваджуються принципи логістичної кластеризації. Цей регіон історично мав вигідне стратегічне положення, де розподілялися потоки Європа-Азія, Північ-Південь. Високий рівень розвитку промислово-індустріального комплексу, розвинена мережа транспортних комунікацій виділяють Харків як регіон дуже перспективний для формування транспортно-логістичного кластеру по обслуговуванню внутрішніх та міжнародних транзитних транспортних потоків.

З цією метою протягом останніх років в Харківській області було розроблено та затверджено «Стратегію розвитку регіональної транспортної системи на базі формування транспортно-логістичного кластеру» [3].

Мета Стратегії - формування ТЛК Харківського регіону для підвищення внутрішньої та міжнародної конкурентоспроможності його членів за рахунок комерційного і некомерційного співробітництва, використання ефектів синергії, наукових досліджень та інновації, освіти, навчання і заходів політики підтримки.

В перспективі в основу створюваної моделі ТЛК лягає прагнення зниження транспортно-логістичних витрат за рахунок впровадження комплексного підходу обслуговування за принципом «від дверей до дверей» за участю всіх видів транспорту з будівництвом термінальних комплексів, міжнародних і регіональних логістичних центрів із створенням структури нового типу (логістичного оператора) для обслуговування цієї системи.

При визначенні схеми ТЛК Харківської області повинні бути враховані наступні аспекти [4]:

1. ТЛК Харківської області в рамках єдиного транспортного комплексу країни має позиціонуватися як комплекс міжнародного рівня Сходу України з повним спектром логістичних послуг на основі транзитних та регіональних потоків.

2. В перспективі створення ТЛК Харківської області спрямоване на комплексний розвиток його інфраструктури, що з часом включатиме:

- реконструкцію та модернізацію існуючих об'єктів залізничної, автомобільної та авіаційної інфраструктури;
- оптимізацію розміщення пунктів митного оформлення і митних складів;
- будівництво великих розподільних центрів для створення сучасної системи зберігання та дистрибуції товарів;
- удосконалення системи транспортних

перевезень та логістичних схем обслуговування замовників.

Універсальний характер Стратегії формування ТЛК (яка внаслідку була взята як зразок для інших областей України) надав можливість використовувати основні її положення для підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі в усіх регіонах України.

Список використаних джерел

1. 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>.

2. Альошинський Є. С. Розробка пропозицій щодо створення транспортно-логістичного кластера Харківської області / Є. С. Альошинський, К. В. Білан // *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. — Харьков, 2013. — № 3/3 (63). — С. 29–33.

3. Alyoshinsky, E.S. (2012). Strategija rozvitku regional'noi transportnoi systemy na bazi formuwannja TLK Harkivs'koi oblasti. Harkiv: Departament innovacijnogo rozvytku promyslovosti i transportnoi infrastruktury, 17 s.

4. Aleshinkiy, E. Розвиток регіональних транспортних систем на базі формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) // *First seminar on multimodal transport and logistics* (2013, June 4-5). — Kyiv, 2013.

автомобільним транспортом, зменшилась на 10,1%, або на 376 млн. пасажирів, середньорічний темп зниження склав 1,2%. Середньорічна кількість пасажирів, перевезених водними видами транспорту, зменшилася на 46,2%, або на 5 млн. пасажирів, середньорічний темп зниження склав 6,6%. Проте, кількість пасажирів, перевезених повітряним транспортом щорічно, збільшилася в 2,67 рази або на 5 млн. пасажирів, середньорічний темп збільшення цього показника дорівнює 11,5%.

Аналіз даних про обсяг пасажирських перевезень залізничним транспортом в поїздах дальнього (прямого та місцевого) сполучення в 2004-2014 роках показує, що середньорічна величина пасажирообороту в перевезеннях поїздами дальнього сполучення склала більш ніж 32269 млн. пас-км.

За означений період часу цей показник коливався від 31054,6 млн. пас-км. в 2004 році до 35222,6 – в 2008 р. Після 2008 р. спостерігається деяке зниження пасажирообороту через скорочення реальних доходів населення в наслідок економічної кризи, а в 2014 році він скоротився більш ніж на 26% в порівнянні з 2013 р. через зменшення поїздок до Криму та у деякі райони Донецької та Луганської областей.

В прямому залізничному сполученні середньорічний пасажирооборот склав 28172 млн. пас-км., змінюючись від 31083,7 млн. пас-км. (2007 рік) до 27026,1 млн. пас-км. (2009 рік). В 2014 році цей показник зменшився до 17492,9 млн. пас-км. або на 38,5% в порівнянні з 2013 роком. В місцевому сполученні середньорічний розмір пасажирообороту склав 4096,2 млн. пас-км., досягнувши максимального показника в 2011 році (4698,2 млн. пас-км.), а мінімального – в 2014 р. (3101,3 млн. пас-км.)

Щорічна кількість перевезених пасажирів коливалась в межах від 64146 тис. пас. (2011 р.) до 41066 тис. пас. (2014 р.), середньорічний рівень цього показника склав 57920,1 тис. пас. В прямому сполученні середньорічний показник перевезення пасажирів склав 38712,4 тис. пас., змінюючись від 42473,1 тис. пас. (2006 р.) до 26942 тис. пас. (2014 р.). В місцевому сполученні середньорічна кількість перевезених пасажирів склала 19207,7 тис. пас., змінюючись від 23603,3 тис. пас. (2011 р.) до 14124 тис. пас. (2014 р.).

Наведені дані дозволяють визначити середню відстань поїздки одного пасажирів в дальніх залізничних перевезеннях. Розрахунки показують, що середня відстань поїздок в прямому та місцевому сполученнях за вибраний

УДК 625.1

МІСЦЕ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА РИНКУ МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Балака Є.І., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Аналіз даних за 2004-2014 роки свідчить про загальні тенденції зменшення обсягів пасажирських перевезень всіма видами транспорту. Щорічна кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом за цей період зменшилась на 8%, або на 36 млн. пасажирів, середньорічний темп зниження склав 0,9%. Щорічна кількість пасажирів, перевезених