

схоронності, а економія витрат матеріалів на закріплення вантажів, так як і вантажі і засоби кріплення належали тільки державі.

В останні роки кафедрами академії проведені дослідження та розроблені нові матеріали для засобів кріплення вантажів та технології, що забезпечують підвищення рівня надійності перевезення вантажів на відкритому рухомому складі.

### УДК 656.2

#### ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В СИСТЕМІ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ

*Панкратов В.І., к.т.н. (ВАТ «Київ-Дніпровське  
МППЗТ»)*

Важливим кроком до забезпечення прибутковості і конкурентоспроможності підприємств промислового залізничного транспорту (ППЗТ) є формування на її основі цілісної структури з централізованим управлінням і відносною автономністю окремих підприємств - філій. З точки зору системного підходу, організація такої структури дозволяє отримати додатковий загальносистемний ефект в умовах використання інформаційно-керуючих систем (ІКС) на базі логістичних принципів. Тому виникає наукова задача формування гнучкої технології роботи ППЗТ на основі принципів логістики. Це передбачає удосконалення існуючих та створення нових технологій роботи під'їзних колій промислових підприємств і станцій примикання. В свою чергу, це викликає необхідність розробки та впровадження нових підходів до організації та управління найбільш вагомою структурою на залізничному транспорті - незагального користування - міжгалузевим підприємством промислового залізничного транспорту ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та його філій.

Методологія побудови корпоративної ІКС ВАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» повинна базуватися на об'єднанні автоматизованих центрів управління технологічними процесами філій із головного центра і розширенні комплексу задач, що вирішуються як на рівні головного центра, так і на рівні філій. За пріоритетами комплекс управлінських і технологічних задач розподіляється на стратегічний і оперативний рівні, відповідно до яких повинні бути сформовані типові модулі ІКС, що відтворюють специфіку кожного із технологічних схем обслуговування клієнтури за участю ППЗТ.

Оцінка економічної доцільності впровадження ІКС, в першу чергу, повинна враховувати витрати на комп'ютерну техніку та організацію інформаційних каналів в он-лайн режимі, які будуть забезпечувати необхідний рівень виконання аналітичних операцій передачі та одержання даних. Поряд з цим необхідно визначити економію від раціонального використання локомотивного та вагонного парків. За рахунок впровадження запропонованої ІКС створюється можливість оперативного контролю, який надає можливість підвищити достовірність прогнозу прибуття вагонів на адресу філій, корегування планів роботи, раціональний перерозподіл технічних засобів, покращуються якісні показники роботи локомотивів та зменшуються простої вагонів.

### УДК 658.7:656(477)

#### ПРО НЕОБХІДНІСТЬ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ НА ТЕРИТОРИИ УКРАЇНИ

*Панченко С.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Створення умов для розвитку в регіонах України інтегрованої економіки, заснованої на розвиненій і конкурентоспроможній системі вантажо- і товароруху, розгалуженої мережі розподільчо-складського господарства, реалізації інноваційного, фінансового й кадрового потенціалу, є однією з основних умов підвищення економічної ситуації в країні.

У зв'язку із цим зростає роль логістики, що дозволяє розробляти й впроваджувати методи організації потокових процесів у різних системах управління. Спрямована регіональна економічна політика в області використання потенціалу логістичних елементів інфраструктури створює сприятливі умови для розвитку в перспективі логістичних кластерів, мультиплікативний ефект яких вплине на економіку регіонів країни.

Оцінка закордонного досвіду формування регіональних логістичних систем показує, що в США й інших країнах з розвинутою ринковою економікою інфраструктура для забезпечення функціонування інтегрованих логістичних комплексів в основному сформована, у той час як в Україні це одна з насущних проблем.

Транспортно-логістичний комплекс - це система інтегруюча й розподіляюча потоки (матеріальні, фінансові, інформаційні), що проходять через регіон, за допомогою включення у своє функціонування юридично самостійних суб'єктів - елементів-ланок товаропровідної мережі

регіонального ринку.

Одним з перспективних регіонів для формування сучасного транспортно-логістичного комплексу має стати Харківська область. Цьому сприяє її вигідне економіко-географічне положення «на перехресті» залізничних, автомобільних, трубопроводних та повітряних трас, що поєднують східні регіони Росії, Казахстану, країн Середньої Азії та Закавказзя з країнами Центральної та Південної Європи, а також північні та центральні райони Росії, Фінляндію, Польщу, країни Балтії з країнами Чорноморського басейну.

Транспортно-логістичний комплекс може стати катализатором багатьох соціально-економічних процесів у регіоні, у тому числі в значній мірі - розвитку промисловості.

Необхідність оптимізації транспортно-логістичної діяльності, пов'язаної з перевалкою, зберіганням, обробкою й дистрибуцією значної кількості вантажів, стимулює розвиток наукової, проєктної й інноваційної діяльності. Для цього необхідно також буде залучити провідні вищі навчальні заклади регіону, у яких готують фахівців для всіх видів транспорту й логістики, а також багато наукових і проєктних організацій, що виконують перспективні розробки для транспортного комплексу

Таким чином формування регіональних транспортно-логістичних комплексів сприяє розвитку регіонів на основі створенні необхідних умов для залучення інвестицій і підвищення привабливості території для розвитку бізнесу.

### УДК 658.3

#### ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ РОЗПОДІЛЬЧИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сьогодні логістика в Україні становиться „локомотивом економіки”. Ринок невблаганно підводить Україну до необхідності розвитку логістичних регіональних центрів. Створення регіональних розподільчих центрів дозволить, з одного боку, оптимізувати фінансові потоки підприємств (материнських структур), з іншого – поживає бізнес-середовище регіонів, забезпечуючи більш високі вимоги до стандартів якості бізнес-процесів на місцях. У розвитку регіонів регіональні логістичні центри мають позитивний вплив: починаючи від підвищення і розширення асортименту, якості продукції і послуг і завершуючи створенням нових робочих місць.

В Україні вже сформувалися необхідні

передумови створення мережі регіональних логістичних розподільчих центрів:

1) глобалізація торгово-транспортних потоків, розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів;

2) необхідність зміни сучасної практики постачань. Сучасна практика постачань безпосередньо від виробника у роздрібну торгівлю створює так звані „загублені продажі” і одночасно зайві запаси в роздрібній мережі;

3) необхідність зміни логіки бізнес-процесів: зміна логіки виштовхування на логіку витягування. Сьогодні регіональні центри розглядають як перевалочну базу, яка, не даючи реального ефекту, тільки збільшує витрати компаній. Але якщо підпорядкувати діяльність регіональних центрів вимогам ринку, то регіональні центри можуть дати відчутне зниження запасів за відсутності загублених продажів;

4) нерівномірний розподіл логістичного навантаження по регіонах (централізація товарних, фінансових, управлінських ресурсів в Києві);

5) використання великими компаніями філій в регіонах тільки для продовження власного сервісного обслуговування (філії компаній не здійснюють окрему господарську діяльність);

6) існування застарілої схеми перевезень;

7) необхідність формування логістичної стратегії або концепції розвитку України;

8) необхідність державної підтримки і регулювання створення мережі логістичних розподільчих комплексів у регіонах.

До причин, які перешкоджають створенню і розвитку мережі регіональних логістичних розподільчих центрів в Україні на даному етапі господарювання, належать:

1) падіння купівельного попиту у всіх галузях, глобальне скорочення товарообігу і вантажоперевезень;

2) значні фінансові витрати на розбудову регіональних логістичних розподільчих центрів, ризики реалізації довгострокових проєктів;

3) відсутність зовнішніх інвесторів і небажання внутрішніх інвесторів фінансувати проєкти у галузі логістики;

4) дефіцит менеджерів, які здатні ефективно реалізовувати подібні проєкти;

5) відсутність прозорості подій, які відбуваються серед спільноти підприємців;

6) регіональне неприйняття ринку повного комплексу логістичних послуг (аутсорсингу). Головною причиною є не зовсім „білі” товарні потоки вітчизняних підприємств;

7) відсутність в регіонах великих компаній, які користуються послугами логістичних операторів;

8) відсутність в регіонах сучасних логістичних комплексів;

9) зниження реальних доходів населення і