

впровадженню на підприємствах наступних видів логістичних послуг:

- консалтингових - по організації господарських зв'язків, транспортно-складських процесів, раціональної організації транспортно-економічних зв'язків, регулюванню виробничих і товарних запасів;

- інформаційних - по нових методах і технологіям відносин на товарному ринку, по його кон'юнктурі, питанням розвитку транспортно-складського господарства;

- транспортно-експедиційних - при забезпеченні виробничих потреб виготовлювачів і споживачів продукції;

- складських - промисловим підприємствам (приймання, зберігання, відправлення продукції, організація й модернізація складського господарства).

Завдяки виконанню нових функцій логістичного характеру істотно збільшиться можливість для розвитку комерційної ініціативи, розшириться коло підприємств, що обслуговуються, збільшаться обсяги діяльності й підвищиться рентабельність оптових посередників.

Нові логістичні послуги не тільки значно збільшують загальний спектр послуг, що надаються, а також збагачують їх асортименти, підвищують зацікавленість замовників і сприяють поглибленню спеціалізації оптових посередників, розвитку прогресивних форм обслуговування.

Для подальшого розвитку логістичних посередників необхідно використовувати різні методи їх державної підтримки: прогнозування, індикативного, непрямого керування.

Форми й методи участі державних органів керування в розвитку логістичних систем інтегрованої організації руху товарів, крім розробки й узгодження індикативних схем товаропотоків, могли б складатися в наступному:

- розробка заходів щодо створення в оптовопосередницькому ланцюгові спільних із клієнтурою структур для маневреної організації руху товарів;

- розробка заходів щодо кооперуванню транспортних терміналів зі складськими підприємствами комерційно-посередницьких організацій на основі сполучення їхніх функцій короткочасного й довгострокового складування продукції;

- розробка методичних рекомендацій з координації руху товарів у регіональному масштабі й визначенню її ефективності;

- розробка зразкових договорів на участь зацікавлених сторін у раціональній організації руху товарів через незалежні склади у тому числі, різної галузевої приналежності;

- участь у договірних відносинах із приводу руху товарів через місця складування органів виконавчої влади як організатор і координатор

товаропотоків;

- економічне стимулювання активних учасників раціоналізації товаропотоків за рахунок економії інвестиційних видатків місцевих бюджетів на розвиток транспортних терміналів або інших складських об'єктів регіонального значення;
- участь у формуванні цін на послуги, що надаються.

Таким чином, організація державної підтримки розвитку логістичних систем і підвищення їхньої ролі в процесі руху товарів сприяє розвитку логістичних принципів організації бізнесу й підвищенню ефективності економіки країни.

УДК 658.7:656

### АКТУАЛЬНОСТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

*Шинкаренко В. Г., д.е.н., професор (ХНАДУ)*

Украина имеет широкие транспортные контакты со странами Восточной и Западной Европы, широкий выход к Черному морю. Она занимает преобладающее положение в западных коммуникациях России и центрально-азиатских стран. По многим ключевым направлениям перевозок ее коммуникации не имеют альтернативы.

Украинские экспедиторы, являясь членами национальных и международных ассоциаций (таких как Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA), Европейская ассоциация экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг (CLECAT), Международная ассоциация мультимодальных перевозок (ИММТА), Международная Ассоциация Авиаперевозчиков (IATA), Международная ассоциация по опасным грузам (АСПОГ)), стали одним из основных субъектов внешнеэкономической деятельности. Они привлекают в страну иностранных заказчиков, формируя при этом транзитные грузопотоки, информируют мировое экспедиторское сообщество о своих достижениях, чем немало содействуют формированию позитивного имиджа Украины в целом.

Таким образом, Украина имеет мощный потенциал способствующий развитию грузовых перевозок, как в международном сообщении, так и внутри государства и позволяющий ей стать крупным центром международного перемещения товаров.

Однако сегодня государство теряет свои позиции на этом рынке. В немалой степени

потому, что не развита транспортная логистика.

Транспортная логистика, особенно в условиях рынка, имеет свою специфику. Кроме экспедирования, контроля, управления транспортными потоками, складирования, хранения, обработки соответствующей информации и осуществления других, материальных и нематериальных операций, транспортная логистика должна, прежде всего, подразумевать, слаженную и согласованную работу всех участников движения товара. При этом основной ее целью должна стать экономия затрат.

Только наличие хорошо налаженного механизма регулирования транспортного потока позволят Украине обеспечить увеличение транзитных грузопотоков через территорию страны, а также ее интеграцию в европейскую транспортную систему.

УДК 338.47

### АЛЬЯНС ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОСТІ ТА ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ СПІЛЬНОЇ ІНТЕЛЕКТУАЛІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Якименко Н. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Україна за останні 19 років майже втратила промисловий потенціал економіки. З однієї з найбільш промислово розвинених республік СРСР вона перетворилася на слабку, з точки зору промислового виробництва, країну. На теперішній час основні задачі Уряду та Верховної Ради України повинні пов'язуватися з порятунком вітчизняного промислового виробництва від подальшої руйнації. Потрібні термінові заходи щодо якомога скорішої мобілізації інтелектуального потенціалу вітчизняних конструкторів, технологів, маркетологів, що ще зберігся та не втратив навиків при існуючих умовах відсутності попиту на ринку праці на високоінтелектуальні кадри промислового виробництва.

Щорічні втрати промислового комплексу Харківського регіону призвели до ситуації, коли одні з найкрупніших промислових гігантів СРСР або призупинили діяльність (ВАТ «Харківський машинобудівний завод "Свет Шахтера"»), або працюють за межею точки беззбитковості, втрачаючи можливість оновлювати основні фонди, збільшувати заробітну плату робітникам, інвестувати в оновлення продукції та інноваційні

розробки (ДП "Завод ім. В.О. Малишева", ВАТ "Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе", Харківська корпорація "ФЕД", ВАТ "Харківський станко будівний завод", ДП «Харківський електромеханічний завод» та ін.).

У перспективі ефективність діяльності та конкурентоспроможність продукції промислових підприємств Харківського регіону визначається декількома факторами: 1) розробкою та випуском нової продукції, що за техніко-технологічними, екологічними та економічними показниками значно випереджує закордонні аналоги; 2) швидкістю реагування на вимоги внутрішнього та зовнішнього ринку, які постійно трансформуються; 3) розвитком та повним використанням інтелектуального потенціалу промислового сектору економіки; 4) застосуванням переваг розвиненої транспортної системи, логістичних технологій та можливостей міжнародних транспортних коридорів. Сутність останніх в нашому розумінні суттєво змінюється. Сьогодні вони не тільки розглядаються як двостороннє масове переміщення вантажів і пасажирів, що здійснюється з високою швидкістю, без перешкод, надійно, під контролем та з конкурентоспроможними вартісними показниками. Вони є цілісним комплексом сучасних транспортних шляхів, логістичних центрів, що обслуговують суб'єкти промислового сектору економіки. Саме в поєднанні інтересів транспорту і промисловості заради збільшення конкурентоспроможності економіки України і виявляється їх значення та сутність.

Сьогодні потрібен альянс підприємств промисловості та транспорту на основі спільної інтелектуалізації діяльності, що дозволить створити стійкі канали передачі передових знань; впроваджувати спільні розробки та інноваційні проекти; розробляти ефективні системи забезпечення конкурентоспроможності на міжнародних ринках. Функціонування цих систем повинно будуватися на діяльності таких суб'єктів: компанії маркетингових послуг, підприємства конструкторського та технологічного сектору, транспортні підприємства (логістичні компанії), промислові підприємства.

Отже інтелектуалізація вітчизняного промислового сектору – гарантія побудови інноваційної моделі його розвитку та конкурентоспроможності, що базується на внутрішніх можливостях розвитку без залучення значних зовнішніх фінансових ресурсів.