

которая предопределяет экономические преимущества государств, через территорию которых проходят грузопотоки третьих стран.

Необходимо различать макроэкономическую устойчивость национальной морской индустрии и конкурентоспособную устойчивость отдельных предпринимательских структур. В основе первой составляющей лежит стратегия и механизм государственной поддержки в соответствии с общемировыми принципами.

Во-первых, не следует замыкать систему только на национальные масштабы, но использовать принцип кросс-трейда. Это касается не только провозной способности, но и портового комплекса. Во-вторых, важна институциональная справедливость по отношению к льготному кредитованию, налогообложению и таможенным сборам. Главным становится адекватность использования этого механизма иностранными морскими транспортными компаниями.

Основным противоречием в системе адекватного развития морского транспорта Украины является то факт, что вопреки глобальной реальности формируются локальные подходы к решению экономических задач.

УДК 658.7:656.073

### ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ В СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Савченко К. А., заступник директора  
Департаменту розвитку та координації систем  
транспортів та зв'язку Міністерства  
інфраструктури*

Глобалізація та посилення конкуренції на світовому транспортному ринку призвели до необхідності застосування принципово нових підходів до формування міжнародних, регіональних і галузевих економічних відносин. Економічні перетворення, які відбуваються в Україні, розвиток її економічних зв'язків із зарубіжними країнами, ставлять перед транспортно-логістичним комплексом країни складні задачі щодо адаптації в нових умовах господарювання в ринковому середовищі та інтеграції в Європейську і світову транспортні системи. Більшості реально функціуючим на практиці логістичним центрам притаманні основні властивості складних (великих) стохастичних систем, а саме: складність, ієрархічність, емерджентність, структурованість та ін. Крім того, складність і стохастичність цих систем виявляється в інтегральній взаємодії ряду комплексних чинників і причинних відносин. Все це зумовлює необхідність використання одного з

основоположних методологічних принципів – системного підходу. Необхідність застосування системного підходу обумовлена також тим, що ЛЦ відноситься до складних систем, структура якого визначається його цілісними властивостями із структурою, визначеною внутрішніми властивостями системи із застосуванням принципів управління.

Ефективне функціонування будь-якого підприємства, в тому числі логістичного центру, неможливо без налагодженої та ефективної системи управління. Управління будь-яким підприємством – складний комплексний процес. Адаже потрібно постійно боротися за частку ринку, забезпечувати точні терміни виконання робіт, виробляти продукцію все більш високої якості, призначати ціни з урахуванням умов конкуренції та всіляко піклуватися про підтримку репутації центру у споживачів. Важливим завданням управління є об'єднання, інтеграція всіх сторін і аспектів діяльності підприємства та її складових для досягнення загальної мети.

Логістика управління перевезеннями вантажів передбачає: формування оптимальної системи управління, вдосконалення взаємодії різних видів транспорту та розмежування прав і відповідальності між державними органами управління і суб'єктами господарської діяльності, стимулювання високої якості і ефективності перевезення вантажів.

Глобалізація світової економіки та інтенсивне формування міжнародних транспортних коридорів визначають тенденції розвитку транспортно-логістичного обслуговування в Україні, що проявляється в централізації та кооперації транспортно-експедиційних компаній, посиленні їх взаємодії із різними видами транспорту, диверсифікації діяльності транспортних фірм. Таким чином, ефективне обслуговування всіх учасників транспортно-логістичного процесу може забезпечуватися за рахунок створення єдиного логістичного центру, здатного забезпечити взаємодію декількох видів транспорту.

При функціонуванні логістичного центру конкурентна боротьба транспортних підприємств, залежно від умов зовнішнього середовища, може переходити у організаційно-виробничу взаємодію різних видів транспорту.

Формування міжнародного транспортно-логістичного центру пов'язане з економічним обґрунтуванням необхідності поєднання всіх ланок транспортно-розподільчої мережі авіаперевезень і комплексним організаційно-технологічним розвитком об'єктів інфраструктури різних видів транспорту навколо базових національних аеропортів-хабів.

Тому першочерговим завданням є розробка методичного підходу до техніко-

економічного обґрунтування необхідності створення й функціонування міжнародного транспортно-логістичного центру, який за рахунок взаємодії організаційно-виробничих підсистем різних видів транспорту та різних суб'єктів вантажного ринку забезпечить скорочення часу доставки авіавантажів та підвищить ефективність їх функціонування.

Враховуючи те, що ЛЦ є складною системою, рішення задач управління та оптимізації його функціонування необхідно вирішувати за допомогою багаторівневого, багатокритеріального підходу. Основними принципами функціонування такого центру є єдиний комерційно-правовий режим; комплексний підхід до розв'язання фінансово-економічних питань організації перевезень; максимальне використання телекомунікаційних мереж і систем електронного документообігу; єдиний організаційно-технологічний принцип управління авіа- та мультимодальними перевезеннями й координації дій всіх логістичних посередників, що беруть участь у транспортуванні; кооперація логістичних посередників; комплексний розвиток інфраструктури різних видів транспорту при перевезеннях авіавантажів.

УДК 656.61.003:629.3.067

### ТРАНСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ В СИСТЕМЕ ЕНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

*Смолець В. В., соискатель (ОНМА)*

Важнейшим условием формирования надежной транспортной составляющей энергетической безопасности страны является соответствие институциональных структур и положений, с одной стороны, и, с другой, технико-экономического уровня танкерного флота и объектов береговой базы. При этом в системе управления безопасностью функционирования экономики энергетика по приоритетности не имеет конкурентов. Главным становится время реализации проблемы, во-первых, и экономичность технологии, во-вторых. В этом отношении следует согласиться с положением: «... ожидание ничего не меняет, оно лишь отсрочивает необходимую реакцию организации на изменения». Это и подтверждается отрицательными результатами упущения времени реализации стратегии снижения энергоёмкости национальной экономики и игнорированием проблемы создания национального танкерного флота.

Проблема заключается в том, что Украина

получает основные объёмы энергоносителей (около 60% импорта) из одной страны — России или непосредственно, или через ее территорию. В Энергетической стратегии Украины до 2030 г. упоминается использование проекта «Nabucco» как диверсификация поставок газа - это один из примеров «ожидания».



Рисунок 1 - Маршрут газопровода і можливі варіанти постачання природного газу в Україну з використанням болгарського і турецького участків газопровода

Украина может присоединиться к этой системе и должна быть заинтересована в реализации данного проекта. Между всех возможных вариантов поставок природного газа в Украину можно выделить следующие:

- поставки газа обратным путем по освобожденному газопроводу с КС «Лозинец» (Болгария) до г. Измаил (Украина);
- поставки газа с черноморских портов Трабзон (Турция) или Супса (Грузия) – в Украину (Одесса, Феодосия).

Для этого необходимо построить газопроводы-отводы, в первом случае – от газопровода «Nabucco» до п. Трабзон, во втором – от газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум до п. Супса.

УДК 65.012.34:338.47

### ЕФЕКТИВНА ЛОГІСТИКА ЯК УМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Суворова О.Л., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

Своєчасна та дешева доставка товару до споживача є необхідною умовою для ефективної економічної діяльності виробників. Саме тому чинник логістики є одним з найважливіших при розміщенні виробництва.