

8) створення системи моніторингу тарифів і цін щодо надання послуг з перевезень та переробки транзитних вантажів на залізницях і в портах іноземних держав, які конкурують з українськими. Здійснення гнучкої тарифної політики з метою залучення вантажів для прямування територією України.

УДК 656.615

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Кирпиченко Е. С., аспирант (УкрГАЖТ)

Всем известно, что транспортная логистика является комплексной системой, которая нужна для формирования транспортных систем, использования погрузочной техники, рабочего персонала, тары, а также занимается организацией доставки и перемещения любых материальных предметов, веществ или других логистических объектов из одной точки в другую по оптимальному маршруту. Этот наиболее рациональный маршрут, т.е. тот, по которому можно доставить логистический объект в кратчайшие сроки или с учетом предварительно установленных сроков с минимальными затратами, а также с причинением минимального вреда для объекта доставки, помогают определить транспортные логистические стратегии.

Стоит отметить, что следствием реализации логистических стратегий также является увеличение прибыли транспортных организаций. Данный результат достигается за счет координации транспортного обслуживания потребителей по их заказам, в которых содержатся условия поставок. Все это позволяет сократить расходы и получить конкурентные преимущества на рынке.

Транспортная логистическая деятельность состоит из таких этапов как: определение цели, планирование, организация, реализация, контроль. Для успешного достижения поставленной цели во время проведения транспортной логистической деятельности необходимо учитывать ее цели, независимо от того, какой вид логистической стратегии используется.

К основным стратегическим целям транспортной логистики следует отнести:

- выбор транспортного средства;
- совместное планирование транспортных процессов с составляющими и производственными операциями;

- совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта с учетом характерных особенностей каждого;

- обеспечение технологической целостности

деятельности между транспортом и складами; определение наиболее рациональных маршрутов доставки.

Следует помнить, что для эффективного решения существующих транспортно-логистических проблем все эти стратегические цели должны решаться комплексно и взаимосвязано.

УДК 336.145

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК ЧАСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Ковальчук В. Г., менеджер (КП «КВБО»)

Исторически обусловленное географическое расположение Украины, создает благоприятные условия для создания и функционирования международных транспортных коридоров, как важной инвестиционной составляющей государственной программы развития транспорта и инфраструктуры Украины. Наиболее актуальными, на сегодняшний день являются проблемы создания благоприятного инвестиционного климата, привлечение внешних инвестиций для реализации транспортных проектов.

В настоящее время предметом дискуссий является вопрос восстановления «великого шелкового пути» из Китая в Европу, на участках проходящих через Украину.

В связи с этим, для целей успешной интеграции в европейскую транспортную сеть, на наш взгляд, целесообразно создание транспортного коридора на базе частей существующих МТК «Европа Азия» (Е40) и МТК № 9 (Е40), который проходил бы через территорию Украины, Белоруссии и России с выходом в Северную Европу (Изварено – Дебальцево – Харьков – Полтава – Киев – Витебск – Санкт-Петербург – Хельсинки). Таким образом, данный коридор будет проходить через территории трех стран СНГ (что будет способствовать увеличению товарооборота между ними) с морским выходом к крупным промышленно-развитым старанам Северной Европы. Строительство и реконструкция кольцевых дорог в крупных городах будет способствовать улучшению пропускной способности МТК. В связи с чем предлагается строительство южной части кольцевой дороги г. Харькова (соединение кольца со стороны поселка Жихарь), что существенно сократит время объезда города с востока на запад.

Финансовые вливания в транспортную инфраструктуру активизируют экономическую деятельность в регионах. Государственное инвестирование создания в регионах Украины объединений средних предприятий по производству

товаров потрєблення под управлением оптово-розничных фирм будут способствовать увеличению товарооборота, росту совокупного спроса. Преимуществом предлагаемой структуры управления производством и торговлей является равномерное распределение товаров по районам области, расширение емкости рынка и наиболее полное удовлетворение потребностей населения.

Для реализации товародвижения данной хозяйственной структуры в районах области и за ее пределами предлагается комбинированная повторно-кольцевая схема завоза товаров. В данной схеме товародвижения используются повторные автомобильные перевозки, например: 1) перевозка товаров со станции на склады оптово-розничной фирмы, затем со складов в магазины, 2) перевозка изделий из фабрик области на склады оптово-розничной фирмы, а затем в районные оптовые базы. В дальнейшем на этапе распространения товаров через розничную сеть областного центра и районов области пути товародвижения дополняются схемой «кольцевого завоза» товаров.

Применение предложенной транспортной структуры и системы управления перевозками обеспечивает эффективное использование труда, транспортных средств, сокращение холостых пробегов, ритмичную перевозку грузов и как следствие снижение транспортных расходов.

УДК 656.2

ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

*Котлубай В.О., к.е.н., доцент,
Романенко К.М., к.е.н., асистент (ОЮА)*

Україна має найбільше число морських портів серед всіх країн на Чорному і Азовському морях: 19 морських торговельних портів, 3 морські рибні порти, що на даний момент також здійснюють обробку вантажів, за подібною номенклатурою порівняно з морськими торговельними портами і безліч вантажних терміналів.

На сьогоднішній день для українських портів характерним є недостатній рівень реалізації скоординованої політики і стратегічного планування. Координація портів може бути досягнута шляхом забезпечення відповідності комерційних бізнес-планів і державної стратегії розвитку. Порти могли б отримати додаткову вигоду від створення єдиної портової мережі, сформувавши конкурентоспроможний модуль для подальшої можливої інтеграції в регіональну

мережу логістичних центрів. Розподіл завдань між елементами портової мережі в процесі реалізації даної стратегії впливає на результати діяльності окремих незалежних підприємств. Відповідно, оптимальне функціонування мережі залежатиме від ефективності застосування компромісних взаємовигідних комерційних сценаріїв.

Зважаючи на переваги формування логістичної портової мережі, першим кроком для її створення має бути усунення інфраструктурних і організаційних перешкод функціонування портів Чорного моря.

Для визначення оптимальних функцій вузла в системі чорноморської логістичної портової мережі в кожному порту необхідним є введення цільової спеціалізації, що відповідає загальній стратегії розвитку портового комплексу. Портам слід визначити ключові напрями діяльності, реалізація яких надасть суттєві переваги. Співпрацю з іншими вузловими терміналами необхідно побудувати з урахуванням другорядних напрямів діяльності порту. Необхідно визначити ключові порти, основний напрям діяльності яких пов'язаний з обробкою вантажів. Такі порти беруть участь в мультимодальних перевезеннях (наприклад, обробка контейнерів). Основні порти для виконання своїх функцій повинні мати відповідні потужності і займати ключове положення в портовій мережі. Перевагування вантажів в цих основних портах може розглядатися як рушійний елемент всієї портової мережі. Робота інших залучених вузлів залежатиме від обсягів вантажної роботи, що виконується в центральному порту, і його репутації на ринку.

Дані заходи, проте, пов'язані з розв'язанням проблем, пов'язаних із станом технічних системних елементів (портів, терміналів, доступу до терміналів), рівнем технологічних елементів (ефективність обробки вантажів та обслуговування), якістю організаційних елементів (співпраця в обслуговуванні перевезень, мережевий компонент, контракти з судноплавними компаніями) і дієвістю нормативно-правової бази (загальне правове середовище, регулюючі документи). З рішенням цих питань у портів України з'являться нові горизонти, що дозволять отримати численні переваги від регіональної логістичної мережі. Подальше удосконалення мережі може бути в напрямку інтеграції в міжнародну мережу логістичних центрів.

Комплекс українських портів як логістичних центрів буде для регіональної логістичної мережі модулем, що забезпечує ефективний вихід на континентальні транспортні маршрути, гарантує оптимізацію транспортних витрат, мінімізацію термінів транспортування тощо.