

полные баки дешевым топливом на украинских АЗС, оно существенно дешевле чем в Европе! Потом взял небольшой заказ на перевозку, к примеру, Украина—Польша. Отработал его, и у тебя осталась заправленная дешевой соляркой машина. Бери и отработывай заказы по Европе по их тарифам. Выгода налицо. Украинцы сейчас даже поляков потеснили, потому что те не могут с нашими конкурировать по цене фрахта. Небольшое уточнение: чтобы было понятнее, полных баков хватит, чтобы «долететь» где-то до Берлина. То есть обслужить территорию где-то в радиусе 800 км от украинской границы. Когда топливо заканчивается – опять в Украину, заправился и дальше в Европу. И это можно повторять до бесконечности.

Для развития экспорта транспортных услуг, получения качественного сервиса со стороны автотранспортных компаний, правительство и Верховная Рада должны задуматься об отмене НДС и пошлин на ввоз в Украину грузового автотранспорта, отвечающего нормам Евро-5 и Евро-6.

Нужно помнить, что около половины экспорта услуг Украины – это именно транспортные услуги. Автоперевозчики приносят государственному бюджету хорошие деньги, но взамен – не дает ничего. Сегодня государство при покупке украинской компанией современного импортного автомобиля взывает в казну 20% его стоимости, не понимая, что за полгода работы в Украине эта машина принесет намного больше.

УДК 656.072:656.224

РАЗВИТИЕ НОВЫХ ФОРМ КОРПОРАТИВНОЙ ЛОГИСТИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Михальченко А.А., к.т.н., доцент,
Ходоскина О.А., магистр э.н., (БелГУТ)*

Создание и развитие корпоративной логистики имеет большую историю. Они связаны, в первую очередь, с транспортной логистикой, когда требовалось интегрировать

цеховую деятельность корпораций на большие расстояния – завоз сырья и оборудования, комплектующих изделий и вывоз готовой продукции. Затруднения в реализации корпоративной логистики возникали в странах, не имеющих прямого выхода к водным путям сообщения. С созданием транспортной сети, интегрирующей виды транспорта в XIX–XX вв., появилась потребность в модернизации корпоративной логистики с учетом новых требований мировой экономики.

В результате сложилось современное понятие корпоративной логистики как научного направления, которое включает [1]:

- изучение рациональной организации производства и распределения, снабжения, сбыта товаров и распределения средств производства, выходящих за рамки одного или нескольких предприятий;

- оценку различных видов деятельности в целях получения необходимого количества продукции в установленное время в заранее установленном месте, где сложилась потребность в этой продукции с учетом взаимодействия всех элементов производственно-транспортных систем от снабжения, производства до потребления;

- увязку принципов управления процессами физического территориального распределения продукции и по срокам поставок во взаимосвязи и взаимодействии снабжения со сбытом и транспортировкой;

- выделение новых критериев оптимальной интеграции производственного и перевозочного процессов, включая транспортные, погрузочно-разгрузочные и другие операции, затребованные клиентами, и их необходимое математическое и информационное обеспечение;

- создание новых методов планирования, управления и контроля поступающего материального потока на предприятие, обрабатываемого там и покидающего это предприятие в соответствии с требованиями цифровой экономики;

- планирование, управление и контроль ресурсами транспортных корпораций при реализации логистики производства, распределения и поставок;

- физическое распределение материальных ресурсов, а также техническое,

технологическое, организационное и информационное обеспечение логистических проектов.

В XXI в. сформировались новые направления развития транспортной логистики с использованием принципов корпоративности [2]:

– *сокращение количества складов* – для обслуживания потребителей крупные транспортные компании имели от 8 до 15 складов, когда крупнейшие автомобилестроительные и авиастроительные компании стали исключать из транспортной логистики склады с расширением ассортимента логистических услуг, предоставляемых сторонними фирмами. При этом диапазон услуг третьих участников не ограничивается транспортировкой и складированием, а распространяется на другие сферы транспортно-логистической деятельности;

– *усиление глобальной логистической стратегии* – формирование устойчивых торгово-экономических связей между отдельными странами или их группами на основе международного разделения труда. Переход к глобальной логистической стратегии потребовал решения правовых, организационных, технических и других вопросов логистики. Произошло внедрение новых информационных технологий контроля местонахождения транспортных средств и грузов. Однако переход к данной стратегии привёл к удлинению логистических циклов, потерям от колебания курсов валют и т.д.;

– *интеграция логистической деятельности* – создание возможностей повышения эффективности логистики в результате интеграции логистической деятельности отдельных фирм и транспортных корпораций с логистической деятельностью поставщиков и заказчиков, совместного использования всех полученных преимуществ. Это позволит компаниям управлять запасами, складированием и транспортом за пределами корпоративных границ;

– *сосредоточение* большей части логистических функций в рамках производственных функций – передача функций транспортной логистики подразделениям транспортных организаций;

– *увеличение роли управленческой*

информации – с учётом того, что транспортная логистика требует все большего объема информации, то транспортно-логистические компании и фирмы не могут конкурировать без эффективных информационных систем. Выигрывают в конкуренции на рынке логистических услуг компании, обладающие более совершенными информационными системами, которые могут улучшить обслуживание потребителей при одновременном сокращении затрат [3].

В современных условиях железные дороги выступают с функциями корпоративного устройства логистики транспортной деятельности. Для организации перевозочного процесса формируется стратегическая конкурентоспособность национальных транспортно-логистических корпораций [4]. В практической деятельности развитие корпоративных логистических услуг в Республике Беларусь в XXI в. проводится по следующим направлениям:

– интеграция транспортного комплекса республики в международную транспортную систему, обеспечивающую развитие международных транспортных коридоров, максимальное использование географического положения и транзитных возможностей страны, создание совместно с другими государствами общего транспортного пространства и рынка транспортных услуг. Она обеспечит наращивание объемов перевозок и услуг при создании условий для наращивания объемов перевозок транзитных, экспортных и импортных грузов с выполнением полного комплекса логистических услуг национальными логистическими компаниями;

– развитие мобильных услуг при обновлении собственного парка транспортных средств, укрепление ремонтной базы транспортных организаций, повышение качества услуг по ремонту и техническому обслуживанию механических транспортных средств, выполнение международного технического регламента, расширение контейнерных перевозок и повышение доступности и качества транспортных услуг;

– совершенствование системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг при развитии и использовании современного информационного пространства для

выполнения логистических операций, переход на цифровую экономику с использованием IT технологий;

– коммуникационное развитие при создании транспортно-логистических центров в стране с повышением уровня безопасности и устойчивости её транспортной системы, оптимизация маршрутной и транспортной сетей, создание и развитие сервиса.

В целях повышения эффективности транспортной логистики и выполнения экологических требований ставится задача расширения возможностей комбинированных перевозок грузов преимущественно на магистральных линиях и интеграции внутреннего транспорта страны в международную транспортную систему (контейнерные поезда, интермодальные поезда Север-Юг и т.д.). Наибольшее развитие транспортной логистики ожидается от использования потенциальных возможностей международных транспортных коридоров и создания в республике современной транспортно-логистической системы. В противном случае перевозка переходит к конкурентам. Тогда свои перевозчики проигрывают в конкуренции и терпят разорение на рынке транспортных услуг.

Список использованных источников

1. Управление потоками в логистических системах мировой экономики : [монография] / И. А. Еловой и [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2006. – 266 с.
2. Ивуть Р.Б. Логистика : [монография] / Р. Б. Ивуть, С. А. Нарушевич . – Минск : БНТУ, 2004. – 328 с.
3. Сергеев В.И. Корпоративная логистика в вопросах и ответах : науч. издание / В. И. Сергеев и [и др.]. – М. : Инфра-М, 2013. – 634 с.
4. Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность / Р.А. Фатхутдинов. – М. : Экономика, 2005. – 512 с.

УДК 330.322:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Кондратюк М. В., к.е.н., доцент,
Обруч Г. В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Сьогодні вітчизняна залізнична галузь опинилася у досить скрутному становищі, ускладненому дією зовнішніх деформаційних процесів. Особливо руйнівного впливу на діяльність українських залізниць завдає погіршення міжнародних політичних та економічних відносин країни, зростання бюджетного дефіциту і, відповідно, обмеженості бюджетного фінансування інфраструктурних проєктів, уповільнення законодавчих та нормативно-правових перетворень у сфері функціонування залізничного транспорту, розмитість правових зобов'язань державних органів влади та використання формалізованих підходів до забезпечення розвитку інфраструктурних галузей, зокрема залізничного транспорту, відсутність системної участі держави у вирішенні ключових проблем розвитку суб'єктів вітчизняної транспортно-логістичної системи. У результаті дії наведених факторів відбулося загострення існуючих проблем функціонування залізничного транспорту, основними з яких є критичний рівень зносу рухомого складу та залізничної інфраструктури, зниження рівня реалізації транзитного потенціалу, погіршення фінансово-економічних показників діяльності залізничної компанії, зниження її інвестиційного та кредитного рейтингів, і, відповідно, зменшення інвестиційних можливостей щодо забезпечення необхідного обсягу фінансування процесів інноваційно-технологічного розвитку залізничного транспорту. Це унеможливує повноцінне та якісне задоволення потреб суспільства і промисловості у перевезеннях відповідно до міжнародних стандартів надання транспортно-логістичних послуг. За таких умов особливої актуальності набуває