

5) радикальність змін фінансового, технічного, організаційного управлінського характеру.

Висновки. Перспективними напрямками удосконалення технічної політики щодо оновлення будівельної і колійної техніки є забезпечення тісної співпраці з виробниками, використання різних форм фінансування, а також формування раціональної структури парку техніки, що дозволить у відсутність необхідного обсягу інвестицій забезпечити потреби в основних фондах залізничного транспорту і прийнятний рівень його конкурентоспроможності.

Сучасний етап розвитку будівельного комплексу залізничного транспорту характеризується активним оновленням інноваційно-інвестиційних процесів, які набувають особливо важливого значення. Без активізації таких процесів неможливо поліпшити фінансовий стан українських залізниць.

Таким чином, окреслено значення будівництва, як ключового виду діяльності залізничного транспорту у реалізації майбутнього галузі, його проблеми, які потрібно вирішити та принципи функціонування, які необхідно впровадити для виходу галузі на конкурентний рівень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про інвестиційну діяльність» №1561-ХІІ (1561-12) від 18.09.91

[Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.zakon.rada.gov.ua/go/1560-12>

2. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 13-18.

3. Каличева Н. Є. Забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту через оновлення основних фондів колійного господарства / Н. Є.Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості – № 33. – 2011. – С. 45-49.

4. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія / О.Г. Кірдіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.

5. Стратегия предприятия и стратегический менеджмент: учебное пособие / [Соболев Ю.В., Дикань В.Л., Дейнека А.Г. и др.]. – Харьков: ООО «Отлант», 2002. – 416 с.

6. Назаренко І.Л. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навчальний посібник / І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна під ред. В.Л. Диканя. – Харків, 2011. – 222 с.

7. Чупир О. М. Методологічні аспекти управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту України: монографія / О. М. Чупир; Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. –391 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*

УДК 339.138:656.073

МАРКЕТИНГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ В ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

*Елагин Ю.В., к.э.н., доцент,
Букин Е. А., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены роль и целесообразность использования логистики в качестве базовой методологии организации транзитных направлений и маршрутов. В итоге можно сделать вывод, что сфера применения логистики постоянно расширяется и от объекта и масштабов применения логистики как методологии зависит не только величина эффекта, а также возможности и перспективы эксплуатации и развития тех или иных транзитных маршрутов.

© Елагин Ю.В.,
Букин Е.А.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016

Маркетинго-логистическая концепция организации транзитных маршрутов позволяет сокращать затраты и дает возможность получения значительных конкурентных преимуществ перед другими участниками транспортного рынка.

Ключевые слова: маркетинг-логистические подходы, транспортная система, транзитные перевозки.

МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Елагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Букін Є.О., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто роль та доцільність використання логістики в якості базової методології організації транзитних напрямків і маршрутів. У підсумку можна зробити висновок, що сфера застосування логістики постійно розширюється і від об'єкта та масштабів застосування логістики як методології залежить не тільки величина ефекту, а також можливості та перспективи експлуатації й розвитку тих чи інших транзитних маршрутів.

Маркетинго-логістична концепція організації транзитних маршрутів дозволяє скорочувати витрати та дає можливість отримання значних конкурентних переваг перед іншими учасниками транспортного ринку.

Ключові слова: маркетинго-логістичні підходи, транспортна система, транзитні перевезення.

MARKETING LOGISTICS APPROACHES IN THE TRANSIT

*Elagin Yu. V., Candidate of economics sciences, associate Professor,
Bukin E. A., post-graduate student (USURT)*

The article describes the role and feasibility of using logistics as a core methodology for the organization of transit lines and routes. As a result, it can be concluded that the scope of logistics is constantly expanding and from the object and scope of application of logistics methodology depends not only on the magnitude of the effect, as well as the opportunities and prospects for the operation and development of various transit routes.

The main purpose of the application of marketing and logistics methodology - ensure the availability and provision of transport services and resources of the railway company's customers with specified efficiency and the lowest possible cost.

Marketing and logistics concept enables the organization of transit routes to reduce costs and gives the possibility of obtaining long-term competitive advantage over other participants in the transport market.

Keywords: marketing and logistics approaches, the transport system, transit.

Постановка проблеми. Глобалізація економіки, розширення Європейського союзу (ЄС), снятие торгових санкцій с Ірану, структурні змінення во зовнішній торгівлі, вызванних політичним курсом РФ по максимальному обмеженню транзиту через Україну і блокуванням транзиту своєю територією, ведуть к ускореному розвитку транспортного ринку і нових транспортних зв'язей в напрямленні Азія-Європа. В то же время, транзит грузоперевозок через Україну постійно знижується на протязенні 5 последних лет, что приводит к значительной потере

прибыли от грузовых перевозок ПАО «Укрзалізниця».

Происходит сокращение перевозок грузов ПАО «Укрзалізниця», как во внутреннем, так и в международном сообщении. Грузы, следовавшие из России, в последние годы формировали более половины объема транзитных перевозок через украинскую территорию. Удельный вес российско-украинских грузов в международных перевозках по территории Украины достигал 70% от всего объема международных перевозок в Украине.

Анализ последних исследований и

публикаций. Исследованием транспортной системы Украины, транспортной логистики и отдельных ее составляющих занимается широкий круг ученых, а частности В.Л. Дикань [1], Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Емельянова [4], В.И. Сергеев [5], Г.Д. Эйтулис [3] и др. Однако специфика применения маркетинго-логистических подходов как инструмента и средства практического повышения эффективности и конкурентоспособности железнодорожных транзитных перевозок не получила значительного освещения.

Целью статьи является исследование роли и возможностей применения маркетинго-логистических подходов как инструмента и средства практического повышения эффективности и конкурентоспособности железнодорожных транзитных перевозок.

Изложение основного материала.

Предприятия железнодорожного транспорта Украины в 2015 году сократили перевозку грузов по сравнению с 2014 годом на 10% – до 345,5 млн тонн, грузооборот железнодорожного транспорта за отчетный период сократился по сравнению с 2014 годом на 7,5% – до 194,32 млрд т/км. Наибольшие темпы падения у транзита, который в 2015 г. снизился на 18% до 24,2 млн т., внутренние перевозки снизились на 12%, экспорт – на 9,6%, импорт – на 1,5%.

Объемы перевозок транзитных грузов ПАО «Укрзалізниця» продолжают падать и в 2016 году. Первый квартал 2016 года отмечен наименьшими показателями за всю историю государства. Для того чтобы исправить ситуацию, железнодорожники проводят работу по поиску новых грузов. По информации Департамента коммерческой работы ПАО «Укрзалізниця», транзитные перевозки в январе—марте текущего года составляли 1,3—1,5 млн т в месяц. Это практически вдвое ниже, чем в соответствующий прошлогодний период. Еще больше разнятся показатели в сравнении с экономически успешными годами (2008, 2011), когда транзитные перевозки доходили до 6 млн т в месяц.

На развитие транзитных потоков через Украину все большее влияние оказывают внешние факторы: геополитические и геоэкономические, которые недостаточно учитываются в транспортной политике Украины.

Анализ настоящих геополитических и геоэкономических тенденций развития показывает, что наиболее вероятный сценарий – весьма значительный рост перевозок между

Европой и Азией. Этот рост будет результатом интеграции стран Центральной и Юго-Восточной Азии и сопредельных территорий в мировой и региональный транспортные рынки, которые больше не будут ограничиваться движением между Дальним Востоком и Западной Европой территорией России. возможны сразу несколько новых транзитных маршрутов для грузоперевозок из Европы в Азию (Грузию, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Китай), что ведет к ускоренному развитию транспортного рынка и новых транспортных связей в направлении Азия – Европа.

Эти обстоятельства указывают на необходимость диверсификации в организации и развитии транзитных перевозок в Украине, прежде всего в направлении Балтика – Черное море.

Перспективным направлением диверсификации транзитных грузопотоков может стать маршрут "украинские порты Черного моря-западные погранпереходы". В отличие от направления на Казахстан и Китай, в данном случае речь идет больше о навалочных грузах – в первую очередь, железорудном сырье и угле. Основными потребителями этих грузов являются металлургические заводы Восточной Европы.

Еще одно актуальное транзитное маршрут в направлении Азия – Европа это Транскавказский маршрут TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), который проходит через такие страны как Киргизия, Туркменистан, Узбекистан, казахский порт Актау и далее Грузию, украинские порты Черного моря и через западную границу в Польшу (второе ответвление – через Молдову и Румынию).

Сейчас альтернативный маршрут «Шелкового пути» в обход России через Грузию, Азербайджан и Казахстан не стал экономически эффективным. Запуск первого контейнерного поезда по этому пути состоялся 15 января 2016 г. В составе поезда было 20 контейнеров (часть с металлической заготовкой, часть – пустых). Предполагалось, что пустых вагонов пойдет до границы с Китаем (ж/д узел Достык) под погрузку и возвращение, время в пути составит 11-12 суток. Поезд проследовал на пароме в Грузию, оттуда в Азербайджан, потом снова на пароме в Казахстан (при этом паромы эксплуатируемые в Каспийском море не предназначены для транспортировки поездов) и уже через его территорию в Китай. Фактически время в пути составило 15 суток, поезд на границе с Китаем (ж/д узел Достык) простоял в

ожидании грузов в обратном направлении более двух месяцев, а 7 апреля поезд с порожними контейнерами был отправлен со станции Достык (Казахстан) и вернулся в Украину порожним 17 апреля. Стоимость перевозки по данному маршруту предварительно оценивается в 5,5 тыс.\$ за TEU, что значительно выше чем на перевозку по сухопутному жд маршруту через Россию и тем более морским путем. Для такого маршрута, который более дорогой, чем аналогичные маршруты особую важность приобретает полнота загрузки поезда в обоих направлениях, а также минимизация логистических и технологических затрат на протяжении всего маршрута. Обеспечить решение этих задач должна качественная маркетинго-логистическая подготовка маршрута.

Логистика является базой сквозного управления транспортными потоками, базируясь на прогнозировании рыночного спроса на товары и услуги, планировании и регулировании, учете, анализе и контроле деятельности подразделений транспортной компании на всех этапах перевозки. В логистической системе объектом управления являются материальные, товарные и денежные (финансовые) потоки, а предметом управления – организационно-экономический механизм управления этими потоками (прогнозирование, планирование, регулирование и другие механизмы управления). При этом логистика выступает как метод управления логистической системой транспортной компании. Логистическое управление в области перевозок включает также маркетинговые этапы подготовки организации перевозок по транзитному маршруту:

- анализ состояния и динамики спроса на транспортные услуги;
- выявление и изучение предпочтений потенциальных клиентов;
- оценку внешней среды и уровня конкуренции на транспортном рынке;
- определение емкости рынка транспортных услуг и рыночной доли данного маршрута;
- проведение сегментации рынка, выявление существующих и перспективных сегментов рынка транспортных услуг;
- тарифную политику;
- рекламную деятельность и стимулирование спроса на перевозки в районах тяготения данного маршрута.

Таким образом за счет детального анализа рынка предоставляемых услуг, основанного на

маркетинговых принципах работы, можно привлечь грузоотправителей, повысить загрузку состава и снизить затраты, себестоимость перевозок и тарифы на маршруте.

Формирование логистической цепочки транспортировки и выстраивание системы управления осуществляется, с одной стороны, на основе предполагаемых параметров грузопотоков, которые рассчитываются на основе прогнозов спроса на транспортные услуги, а с другой стороны, должны быть учтены стратегические цели развития и существующие ограничения.

Главная цель применения маркетинго-логистической методологии – обеспечить наличие и предоставление транспортных ресурсов и услуг клиентам железнодорожной компании с заданной эффективностью и с минимально возможными затратами. Логистические принципы организации движения по транзитному маршруту позволят оптимизировать использование провозных мощностей и минимизировать временные и стоимостные затраты маршрута. Эффективной для клиентов будет такая транспортно-логистическая система, которая позволяет, по сравнению с существующими способами перевозок уменьшить транспортно-логистические затраты и повысить стоимостную конкурентоспособность транспортируемых грузов, за счет более организационно и технологически оптимального процесса перевозки.

В этих условиях понятие «формирование эффективной транспортно-логистической системы» включает в себя:

- выбор видов транспорта в системе доставки грузов;
- обоснование оптимальных режимов взаимодействия видов транспорта в начальном-конечных и стыковых пунктах;
- рационального соотношения между провозными платежами и временем перевозки;
- а также других экономических, технологических параметров, направленных на снижение транспортно-логистических затрат на перевозку грузов [2].

Выводы. В статье рассмотрены роль и целесообразность использования логистики в качестве базовой методологии организации транзитных направлений и маршрутов. В итоге можно сделать вывод, что сфера применения логистики постоянно расширяется и от объекта и масштаб применения логистики как

методології залежить не тільки величина ефекта, а також можливості і перспективи експлуатації і розвитку цих або інших транзитних маршрутів.

Маркетингово-логістична концепція організації транзитних маршрутів дозволяє скорочувати витрати і дає можливість отримання значительних конкурентних переваг перед іншими учасниками транспортного ринку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», липень 2014. - №9(15). - С.23-26.

2 Елагин Ю.В. Роль логістики як методології розвитку національної транспортної системи транзитних країн [Текст] / Ю.В. Елагин, // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 50. - С. 176-180.

3 Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування [Текст]: дис. д.е.н.: 08.00.03 / Г. Д. Ейтутіс. – К., 2010.

4 Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період [Текст] / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. – К.:НІСД, 2011. – 48 с.

5 Корпоративна логістика. 300 відповідей на запитання фахівців [Текст] / під редакцією В.І. Сергєєва. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрГУЖТ Кирдина Е.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГУЖТ Боровик Ю.Т.*

УДК 656.033.9.005(477)

МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Жихарєва В.В., д.е.н., професор (ОНМУ)

У статті розглянуті переваги, недоліки і можливості сполучення різних принципів ціноутворення для формування рівня портових зборів. Запропоновано врахування інвестиційної складової у ставках портових зборів на основі адекватної оцінки вартості активів для подальшого фінансування окремих елементів портової інфраструктури. Сформульовано принципи формування портових зборів, які дозволять підвищити конкурентоспроможність портового господарства України в умовах жорсткої конкуренції на ринку стивідорних послуг.

Ключові слова: морські порти, ціноутворення, портові збори, тарифи, стивідорний ринок.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ ДО ФОРМИРОВАНИЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ

Жихарева В.В., д.э.н., профессор (ОНМУ)

В статье рассмотрены преимущества, недостатки и возможности сочетания различных принципов ценообразования для формирования уровня портовых сборов. Предложен учет инвестиционной составляющей в ставках портовых сборов на основе адекватной оценки стоимости активов для дальнейшего финансирования отдельных элементов портовой инфраструктуры. Сформулированы принципы формирования портовых сборов, которые позволят повысить