

14. Чаркіна Т. Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 – економіка та управління підприємствами / Т. Ю. Чаркіна. – К. : Українська державна академія залізничного транспорту, 2013. – 22 с.
15. Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № 97/2012-ЦТех-248/2012-ЦЮ від “ 18 ” жовтня 2012 Розробка програмного забезпечення із визначення ефективності курсування пасажирських поїздів.
16. Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № 62/11 – ЦТех – 117/2011 – ЦЮ від 22.08.2011 Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів.
17. Кравченко Х. В. Наукові принципи визначення ефективності курсування окремого пасажирського поїзда / Х. В. Кравченко, Ю. С. Бараш // Вісник ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Д. - 2011. - Вип. 40. - С.267-269
18. Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні. [Текст] / ДНУЗТ – Дніпропетровськ., 2010. – 76 с.
19. Бараш, Ю.С. Методичний підхід щодо визначення ефективності функціонування окремого приміського пасажирського поїзда [Текст] / Ю.С. Бараш, М.П. Сначов, О.О. Матусевич, Х.В. Кравченко // Збірник наукових праць ДНУЗТ імені В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – вип. 7. – с. 88-100
20. Бараш, Ю.С. Методичний підхід щодо визначення раціональної зони курсування окремого денного швидкісного поїзда [Текст] / Ю.С. Бараш, О.О. Матусевич // Збірник наукових праць ДНУЗТ імені В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – вип. 8. – с. 62-68
21. Калькуляція собівартості вантажних та пасажирських перевезень. Таблиця 1. К.: Укрзалізниця, 2011.
22. Бараш, Ю. С. Аналіз методики визначення витрат на пасажирські перевезення у дальньому сполученні / Ю. С. Бараш, М. П. Сначов // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. - Днепропетровск, 2008. - Вип. 25. - С. 215-218
23. Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies – Third edition. Methodology Sheets. – United Nations Development Programme. Environment and Energy Group Bureau for Development Policy. – 2008. – 398 p.
24. INFRAS/IWW 2004: External Costs of Transport: Update Study. Final Report. Zurich/Karlsruhe. – 2004.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК 658.7: 656.2 (1-83)

### РОЛЬ ЛОГИСТИКИ КАК МЕТОДОЛОГИИ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТНЫХ СТРАН

*Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*В статье рассмотрен опыт использования логистики в качестве базовой методологии организации транспортной системы. Логистическая концепция организации транспортной системы позволяет не только сокращать затраты, но и дает возможность получения значительных конкурентных преимуществ перед другими участниками рынка.*

*Логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет повысить эффективность и перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с глобальными транспортными компаниями на международном транспортном рынке.*

**Ключевые слова:** логистика, транспортная система, транзит.

### РОЛЬ ЛОГИСТИКИ ЯК МЕТОДОЛОГІЇ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ТРАНЗИТНИХ КРАЇН

*Елагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*У статті розглянуто досвід використання логістики в якості базової методології організації транспортної системи. Логістична концепція організації транспортної системи дозволяє не тільки*

скорочувати витрати, але й дає можливість отримання значних конкурентних переваг перед іншими учасниками ринку.

Логістична інтеграція різних видів транспорту дозволяє підвищити ефективність і перейти від конкуренції між видами транспорту всередині країни до конкуренції з глобальними транспортними компаніями на міжнародному транспортному ринку.

**Ключові слова:** логістика, транспортна система, транзит.

### THE ROLE OF LOGISTICS AS A METHODOLOGY FOR DEVELOPING THE NATIONAL TRANSPORT SYSTEM OF TRANSIT COUNTRIES

*Elagin Yu. Candidate of Economic Sciences, associate professor (USU of RT)*

*The article describes the experience of using logistics as a basic methodology for the organization of the transport system. Logistics is the basis of the through traffic management, based on the forecast of the market demand for goods and services, planning and management, accounting, analysis and control of the activities of departments of transport companies at all stages of transport. Logistical concept of the organization of the transport system can not only reduce costs, but also makes it possible to obtain a significant competitive advantage over other market participants.*

*Logistical integration of different modes of transport makes it possible to improve efficiency and to move from competition between modes of transport in the country to compete with global transportation companies in the international transport market.*

**Keywords:** logistics, transportation system, transit.

**Постановка проблеми.** В условиях настоящего экономического кризиса и структурных изменениях во внешней торговле, вызванных конфликтом между Россией и Украиной, экономика страны и железнодорожный транспорт в частности оказались в тяжелых условиях.

Произошло резкое сокращение перевозок грузов и пассажиров, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Это привело к критическому финансово-экономическому состоянию железнодорожного транспорта, учитывая большую долю постоянных эксплуатационных расходов на содержание инфраструктуры и подвижного состава. Больше всего сокращение объемов перевозок коснулось наиболее прибыльной части грузовых перевозок – транзита. 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 50% 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 [2], В.И. Сергеев [3], Г.Д. Эйтулис [4] и др. Однако, роль логистики как методологии развития национальной транспортной системы уделено незначительное внимание ученых.

**Целью статьи** является исследование роли и возможностей логистики как

методологического подхода организации и построения интегрированных транспортных систем транзитных стран.

#### **Изложение основного материала.**

Технологические возможности транспортной инфраструктуры Украины позволяют ежегодно перевозить железными дорогами, водным и автомобильным транспортом, перерабатывать в портах свыше 60 млн. т грузов. Однако фактические объемы транзита составляют порядка 10-15%. Значительное количество транзитных грузов, которые проходили по Украине, Россия перенаправила в обход через Беларусь, Новороссийский морской порт.

Эти обстоятельства указывают на необходимость диверсификации в организации и развитии транзитных перевозок, прежде всего в направлении Балтика – Черное море. Основными задачами в этом являются ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, создание национальной сети международных транспортных коридоров, соответствующей международным стандартам, ее интеграция в транспортные системы Европы и Азии, Балтийского и Черноморского регионов, модернизация управления транспортными системами, которые дадут возможность углубить совместимость с сетями стран ЕС. Кроме того требуется максимально оперативное устранение ряда причин, сдерживающих развитие транзита грузов в Украине:

- неустроенность системы контроля грузов на границе;
- высокая стоимость услуг таможенных брокеров, контрольных служб и транспортных

терминалов, многочисленные бюрократические преграды при оформлении транзитных перевозок;

- низкая скорость доставки грузов;

- недостаток комплексного, в том числе информационного обслуживания на пути транзита;

- отсутствие координации между перевозчиками разных видов транспорта.

Так, например, существует железнодорожный участок Одесса — Измаил, где скорость движения составов не более 30 км в час. Он ограничивает деятельность нескольких дунайских портов, которые могли бы приносить за счет транзита миллионные доходы при организации логистического хаба, значительно перекрывающие стоимость реконструкции железной дороги на данном участке.

В решении аналогичных задач интересен опыт Казахстана, который как и Украина, не имеет прямого выхода к мировому океану. Помимо наличия в Украине непосредственно транзита казахского происхождения (его доля в общей структуре – 7%) , Казахстан является еще и партнером Украины по транзитному маршруту в глобальном масштабе. Один из транспортных коридоров Восток-Запад затрагивает территории обеих стран – это так называемый 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 Большой Одессы и через западную границу в Польшу (второе ответвление – через Молдову и Румынию). На фоне других коридоров TRACECA Восток-Запад – Трансроссийского и Транстурецкого (один – северный, второй – южный, оба не затрагивают Украину), Транскавказский выглядит не наилучшим образом, имея, по данным TRACECA, самый низкий индекс логистической привлекательности. Самые низкие показатели – по критериям " затраты времени " и " надежность ". Причем самым слабым местом маршрута является именно участок Одесса-Молдова-Румыния, где негативные оценки получили такие составляющие, как таможня, портовая инфраструктура и логистические объекты.

Казахстанские железные дороги, чтобы сохранять необходимые объемы грузов на фоне мировых экономических кризисов, постоянно развивают новые маршруты для обеспечения транзита, используя принципы логистики и построения логистических цепочек в качестве базового методологического подхода в организации работы транспортной системы страны.

Формирование логистической цепочки транспортировки и выстраивание системы управления осуществляется, с одной стороны, на основе предполагаемых параметров грузопотоков, которые рассчитываются на основе прогнозов

спроса на продукцию компании (обычно это называется demand planning – планирование потребности), а с другой стороны, в обязательном порядке должны быть учтены стратегические цели развития компании и существующие ограничения. Именно эти факторы определяют условия, географические и нишевые рынки, желаемые конкурентные преимущества, ожидаемые финансовые результаты. Также определяются факторы, связанные с наличием долгосрочным обязательствам, структурой рынка.

Главная цель внедрения такой методологии – обеспечить наличие и предоставление транспортных ресурсов, продуктов и услуг клиентам железнодорожной компании с заданной эффективностью и с минимально возможными затратами. Эффективной для клиентов будет такая транспортно-логистическая система, которая позволяет, по сравнению с существующими способами перевозок уменьшить транспортно-логистические затраты и повысить ценовую конкурентоспособность транспортируемых грузов и товаров, увеличивая при этом дополнительную прибыль клиентов за счет более организационно и технологически оптимального процесса перевозки.

Так, например, для повышения эффективности транспортировки грузов, ускорения их доставки Казахстанские железные дороги, еще недавно не имеющие своей ветки к морскому порту, выкупили существовавшую частную компанию, эксплуатировавшую подъездной путь в морской порт, а также ведут строительство новой ветки. Кроме того, Казахстанские железные дороги активно развивают терминальную инфраструктурную сеть в морских портах – как внутри, так и вне Казахстана. Например, в 2014 году в китайском порту Ляньюньган Казахстанские железные дороги запустили контейнерный терминал: приобрели 22 гектара земли, создали с китайской стороны совместное предприятие. Вскоре планируется достроить склады, и развивать транзитные перевозки из Китая. Единственный в стране морской торговый порт Актау – также находится в управлении АО «Казахстанские железные дороги». Компания приобрела в собственность сухогрузы и запустила свою судоходную линию по Каспию. Также АО «Казахстанские железные дороги» фрахтует суда по мере необходимости для перевозок грузов в Иран, в Баку, Астрахань, Махачкалу и другие порты.

Консолидация транспортной отрасли вокруг железнодорожной компании – не новое явление на транспортном рынке: в Германии железнодорожная компания DB Schenker имеет дочерние структуры в секторе автомобильных перевозок, воздушного, морского транспорта и контактной логистики. Такая логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет

повысить эффективность и перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с глобальными транспортными компаниями на международном транспортном рынке. При этом ведущая роль в новой транспортно-логистической концепции отводится железной дороге.

В такой организации транспортной компании логистика выступает как способ сокращения огромных затрат, которые приходится нести по причине того, что логистическая цепь является необходимым или даже самым главным звеном и неотъемлемой частью бизнеса транспортной компании. Логистическая концепция организации транспортной системы позволяет не только сокращать не только затраты, но и дает возможность получения серьёзных конкурентных преимуществ перед другими участниками рынка.

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

- выбор одного или нескольких видов транспорта в системе доставки пассажиров;
- обоснование оптимальных режимов взаимодействия видов транспорта в начально-конечных и стыковых пунктах;
- рационального соотношения между провозными платежами и временем перевозки;
- а также других экономических, технологических и нормативно-правовых параметров, направленных на снижение транспортно-логистических затрат на перевозку грузов и пассажиров.

Основная идея этой концепции – трансформация транспортной системы в транспортно-логистическую – вполне могла бы найти своей применение и в Украине.

**Выводы.** В статье рассмотрен опыт использования логистики в качестве базовой методологии организации транспортной системы. Логистическая концепция организации транспортной системы позволяет не только сокращать затраты, но и дает возможность получения серьёзных конкурентных преимуществ перед другими участниками рынка.

Логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет повысить эффективность и

перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с глобальными транспортными компаниями на международном транспортном рынке.

Основная идея подобной концепции – трансформация транспортной системы в транспортно-логистическую – особенно актуальна в период экономического кризиса и резкого падения объемов перевозок всеми видами транспорта для Украины как транзитной страны. В итоге можно сделать вывод, что сфера применения логистики постоянно развивается и от объекта и масштабов применения логистики как методологии зависит не только величина эффекта, а трансформация функций и роли железнодорожного транспорта для развития национальной транспортной системы в целом.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Українські залізниці. - 2014. - №9(15). - С.23-26.
- 2 Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період [Текст] / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.
- 3 Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов [Текст] / под общ. и науч. редакцией В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
- 4 Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування [Текст]: дис... д-р. екон. наук: 08.00.03 / Г. Д. Ейтутіс. – К., 2010. – 452 с.
- 5 Єлагін Ю.В. Перспективи розвитку транспортної логістики на підприємствах залізничного розвитку [Текст] / Ю.В. Єлагін, Г.В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 121-123.
- 6 Ставка на хаб: как Казахстан борется за китайский транзит [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/articles/48333?do=print>

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Кирдина Е.Г.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Токмакова И.В.*