

Свідоцтво на реєстрацію авторського права на твір № 37391. — Київ : МОНУ. Державний департамент інтелектуальної власності. — Дата реєстрації : 16.03.2011.

6. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. — Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. — 176 с. — ISBN 966-641-200-4.

7. Управление проектами. Справочник для профессионалов / [И. И. Мазур, В. Д. Шапиро и др.]; под. ред. И. И. Мазура и В. Д. Шапиро. — М. : Высшая школа, 2001. — 875 с. — ISBN 5-06003998-6.

РЕФЕРАТ

Огневий В.О. Моделювання розвитку виробництва через трансформацію на прикладі ПАТ „Вінницьке автотранспортне підприємство 10554” / Віталій Олександрович Огневий // Управління проектами, системний аналіз і логістика. — 2012. — №10.

Розглянуто стан підприємств автомобільного транспорту в сучасних умовах.

Обґрунтовано доцільність застосування системи управління проектами при запровадженні розвитку виробництва через трансформацію на підприємствах автомобільного транспорту. Виконано моделювання проектів розвитку підприємств автомобільного транспорту через трансформацію на прикладі ПАТ „Вінницьке автотранспортне підприємство 10554”.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РОЗВИТОК ВИРОБНИЦТВА, ТРАНСФОРМАЦІЯ, МОДЕЛЮВАННЯ, МАТРИЦЯ SWOT-АНАЛІЗУ.

ABSTRACT

Ognevoy V.O. Design of production development through transformation on an example public corporation „Vinnitsa motor transport enterprise 10554” / Vitaly Ognevoy // Management of projects, system analysis and logistics. — K.: NTU. — 2012. — Vol. 10.

Consisting of motor transport enterprises in modern terms is considered.

Grounded expedience of application of project management system at introduction of production development through transformation on the motor transport enterprises. The projects design of motor transport enterprises development is executed through transformation on an example public corporation „Vinnitsa motor transport enterprise 10554”.

KEY WORDS: DEVELOPMENT PRODUCTION TRANSFORMATION, SIMULATION, MATRIX SWOT-ANALYSIS.

РЕФЕРАТ

Огнев В.А. Моделирование развития производства через трансформацию на примере ОАО "Винницкое автотранспортное предприятие 10554" / Виталий Александрович Огнев // Управление проектами, системный анализ и логистика. - 2012. — Вып. 10.

Рассмотрено состояние предприятий автомобильного транспорта в современных условиях.

Обоснована целесообразность применения системы управления проектами при внедрении развития производства через трансформацию на предприятиях автомобильного транспорта. Выполнено моделирование проектов развития предприятий автомобильного транспорта через трансформацию на примере ОАО "Винницкое автотранспортное предприятие 10554".

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА, ТРАНСФОРМАЦИЯ, МОДЕЛИРОВАНИЕ, МАТРИЦА SWOT-АНАЛИЗА.

УДК 656.078

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Пасічник А. М., доктор фізико-математичних наук

Лебідь І.Г., кандидат технічних наук

Кутирєв В. В.

Вступ. В сучасних умовах посилення інтеграційних процесів між європейськими державами та розширення переліку членів СОТ, вимагає створення та функціонування в цих країнах потужної транспортно-логістичної інфраструктури, здатної забезпечити своєчасну доставку товарів від виробництва до споживачів. З логістичними системами пов'язано отримання 20 – 30% валового

національного продукту ведучих промислово-розвинених країн. Як показує зарубіжний досвід, скорочення на 1% логістичних витрат еквівалентно майже 10%-му збільшенню об'ємів продажу фірми. Впровадження сучасного логістичного менеджменту в практику бізнесу дозволяє фірмам значно скоротити всі види запасів продукції у виробництві, постачанні та збуті, прискорити оборотність капіталу, знизити собівартість виробництва і витрати в дистрибуції, забезпечити задоволення попиту споживачів на товари та сервіс [1 – 3].

Розвиток логістичної інфраструктури дає західним країнам змогу не тільки забезпечити власні потреби в транспортно-логістичних послугах, але і надавати їх іншим країнам. Світовий об'єм експорту транспортних послуг складає приблизно 1850 млрд. дол. США. Найбільшими експортерами транспортних послуг є США – 18%, країни Європейського союзу – 42%, зокрема Великобританія – 7,7%, Франція – 6,1%, Німеччина – 5,9%. В цих країнах продаж послуг досягає 25 – 33% від загального об'єму експорту товарів. Динаміка статистичних даних за останні 20 років показує, що темпи зростання експорту послуг в світі складають 9,8 – 10,0% при зростанні експорту товарів 7,8 – 8,0%. У країнах Південно-Східної Азії темпи зростання послуг за такий же період склали 16,6%. За експертними оцінками експорт транспортних послуг до 2020 року може перевищити 20 млрд. дол. США [4]. Натомість транзитний потенціал України використовується лише на 60%. Доходи від транзиту і комплексу пов'язаних з ним послуг складають біля 6% ВВП. Через неефективне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недоотримує близько 2,5 млрд. дол. США [5].

Постановка проблеми. Метою даної статті є системний аналіз стану транспортно-логістичної інфраструктури української транспортної системи, виявлення основних проблем, визначення напрямків її розвитку та ефективної інтеграції в мережу міжнародних транспортних коридорів.

Матеріали та результати дослідження. Однією з основних особливостей розвитку сучасного світового транспортно-логістичного сервісу є централізація логістичних функцій: експедитор-оператор перевезення вантажів у змішаному повідомленні перетворився в оператора загального розподілу чи експедитора-інтегратора; поширюється технологія доставки "one-stop shopping", за якою експедитор приймає на себе роздрібну реалізацію і доставку товару. Такий вид підприємництва одержав назву "providers" чи "logistic providers". Тільки великим експедиторам на Заході вдається успішно здійснювати "провайдерство". Власне кажучи, ними в Європі є тільки 25 компаній, а в США – 40 (включаючи дочірні підприємства перевізників) [6].

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було обумовлено високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків.

За даними Секретаріату Європейської конференції міністрів транспорту, в 42 країнах-членах цієї організації в період з 1970 по 2001 рр. вантажообіг автомобільного транспорту виріс з 513,9 млрд. ткм до 1848,3 млрд. ткм., тобто більше ніж в 3 рази, а пасажирообіг – з 2631,1 млрд. пас.км до 5507,3 млрд. пас.км, або більше ніж в два рази [6].

Зростаюча конкуренція між товаровиробниками примушувала їх шукати додаткові можливості для зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару. Це вимагало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дозволили у результаті знизити транспортну складову в кінцевій ціні товару до 10 – 12 %, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги на 10 – 30%.

Саме з розвитком транс'європейської мережі логістичних центрів формується уявлення і розробляються проекти, пов'язані зі створенням європейської логістичної системи. Досвід країн Західної Європи показує істотну роль таких транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Так, в Нідерландах діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, в Німеччині – 25%. У країнах Центральної і Східної Європи ця доля в середньому складає 30%. А всього загальний обіг європейського ринку логістичних послуг досягає більше 600 млрд. євро. З них близько 30% функцій у всіх галузях економіки реалізується логістичними компаніями.

Порівняно новою тенденцією в розвитку логістичних фірм у західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху товару, що передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики і регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, що взаємодіють з ними. Таке рішення покликане «випрямити» і прискорити просування товароматеріальних потоків, забезпечити безперервність процесу переміщення товарів. В основу такої стратегії була покладена так звана транс'європейська транспортна мережа (TEN) і затверджена в липні 1996 р. Концепція «Спільні головні напрями створення Транс'європейській мережі». У Концепції закладений принцип інтеграції різних видів транспорту в мультимодальну транспортну

мережу. Важливим положенням основних напрямів TEN є розширення мережі на схід і її з'єднання з транспортними мережами третіх країн.

Тимчасові рамки розширення TEN на схід визначені 2015 р. У 2001 р. була створена Європейська платформа для транспортних досліджень (EPTR) з метою поліпшити співпрацю і координацію в області державних програм транспортних досліджень. У Європейській платформі для транспортних досліджень підкреслюється зростаюча роль роботи організаторів транспортних потоків, направленої на комбінування специфічних сильних сторін, властивих кожному окремому виду транспорту, з метою запропонувати замовникові найкращі послуги [7].

Реальний стан та місце логістичної системи української транспортної мережі в глобальному середовищі достатньо об'єктивно визначається «Індексом ефективності логістики» (LPI), який визначається Світовим Банком. За рейтингом LPI в 2010 році наша країна опустилася на 102 місце з можливих 155, при тому, що в 2007 році в цьому ж рейтингу Україна займала 73 місце з 150 можливих. В той же час майже всі наші сусіди, крім Молдови, займають сходинки перед нами, а країни західної Європи та східної Азії стабільно очолюють цей рейтинг [8]. Логістичний рейтинг виставляється за відповідними базовими критеріями, які в свою чергу поділяються на декілька дрібних. Динаміку розвитку логістичної транспортно-митної інфраструктури України можна проаналізувати за зміною базових критеріїв (рис. 1).

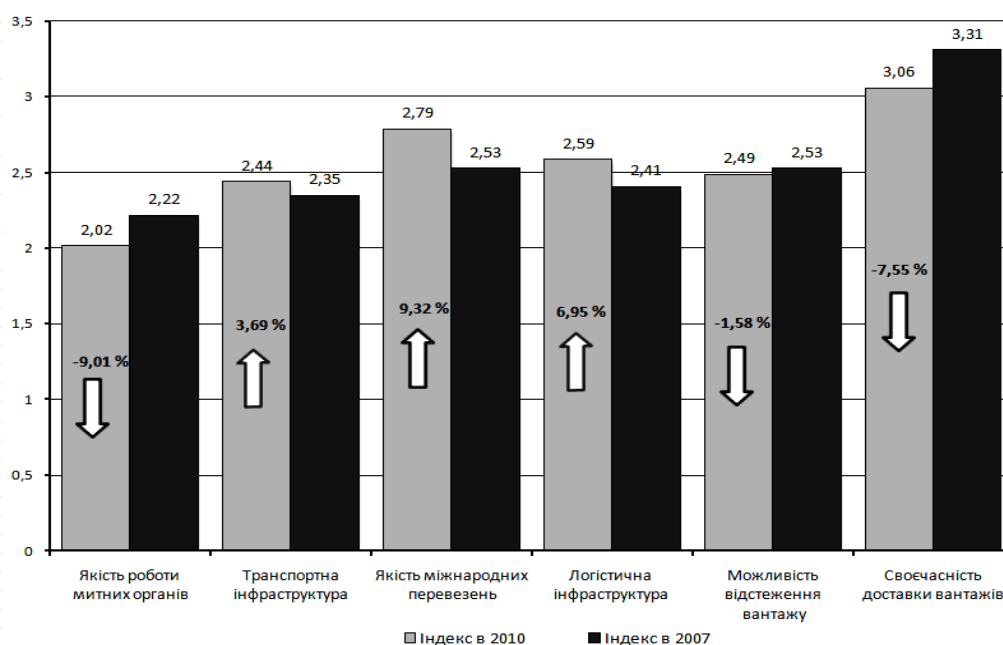


Рисунок 1. – Динаміка розвитку логістичної транспортно-митної інфраструктури України за базовими критеріями 2007, 2010 рр.

Значного зниження за період з 2007 по 2010 рр. зазнала якість роботи митних органів, погіршення складало 9,01%. Світовий банк пояснює це зниженням таких показників, як кількість установ, які повинен пройти вантаж під час організації перевезення в напрямках експорт і імпорт; кількість необхідних документів; час, витрачений на митне очищення вантажу, і т.д.

Також значних втрат зазнав показник своєчасності доставки вантажів – на 7,55 % і можливості відстеження вантажів – на 1,58 %. При цьому відчутно зросли якість міжнародних перевезень (9,32 %) та показник логістичної інфраструктури (6,95%) – цей критерій оцінює не тільки розвиненість інфраструктури, а і якість сервісу та рівень компетенції спеціалістів логістики. Спостерігаються позитивні зміни в транспортній інфраструктурі.

В цілому, значення логістичного рейтингу нашої країни майже не змінилося в порівнянні з 2007 роком (різниця в 0,02 пункти), але за рахунок більш інтенсивного розвитку інших країн, ми впустилися з 73 на 102 місце. Загалом, необхідно відмітити, що в порівнянні з лідерами, на даному етапі розвитку Україна може використовувати свій транзитний потенціал і вигідне географічне положення лише на половину (рис. 2).

Відповідно, для покращення іміджу країни на світовому логістичному ринку, необхідно невідкладно вирішити питання розбудови і модернізації логістичної транспортно-митної інфраструктури (залучення потужностей приватних інвесторів, реалізація разом з Євросоюзом

спільних транспортно-транзитних проєктів) та підвищення якості роботи митних органів: зменшення кількості необхідних дозволів та документів при перетині кордону, консолідація та, в разі можливості, об'єднання контролюючих установ, введення електронного документообігу, впровадження Рамкових Стандартів ВМО, приєднання до передових міжнародних норм та конвенцій, які спрощують процедуру перетину кордону, впровадження новітніх технологій в сфері контролю доставки та відстеження переміщення вантажів.

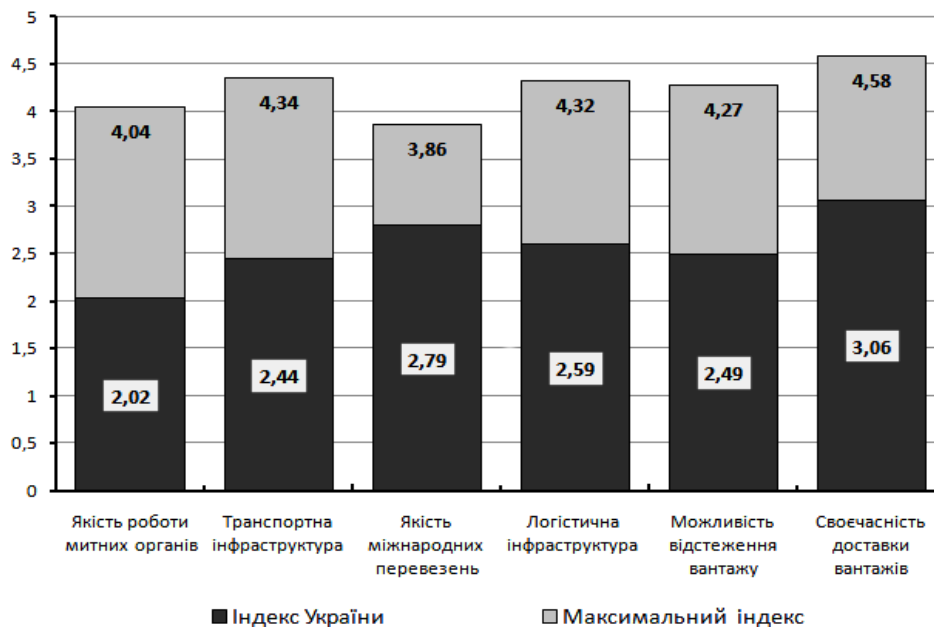


Рисунок 2. – Співвідношення логістичних параметрів української транспортної мережі та максимально можливих

Аналіз результатів досліджень логістичного забезпечення транспортної системи України, наданих європейськими експертами у заключному звіті РК7 “Міжгалузеві питання. Логістика” [7], що проведені на замовлення Міністерства транспорту та зв’язку України в рамках підтримки інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТСМ-Т, дозволяє сформулювати такі основні проблеми логістичного забезпечення транспортної системи України:

- 1) низька якість транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку;
- 2) невисокий рівень транспортно-логістичної інфраструктури;
- 3) значні затримки при перетині кордонів, пов’язані з роботою митниці та інших контролюючих органів;
- 4) практична відсутність взаємодії різних видів транспорту;
- 5) значний негативний вплив транспорту та об’єктів логістичної інфраструктури на екологію регіонів.

В Україні зараз активно розвиваються 3PL і 4PL операційна діяльність. Все більше уваги приділяється передачі на аутсорсинг логістичних функцій торговельних і промислових підприємств з вхідного, вихідного, а у ряді випадків і з внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання і управління запасами.

Найбільш перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати ринок термінової доставки до призначеного часу (just-in-time delivery), який активно розвивається в усьому світі [6]. Прискорення доставки вантажів може бути забезпечене лише погодженою взаємодією всіх учасників ланцюгів постачань вантажів: транспортних вузлів, станцій, портів, залізниць, терміналів і митних органів. Такий підхід дозволить створити транспортно-логістичну галузь, що включає: сучасні термінали, мультимодальні системи перевезень, експедицію вантажів, розробку ефективних транспортних маршрутів, що дозволяють здійснити комбіноване переміщення вантажів, сучасне управління логістичних ланцюгів руху товару.

Прикордонні області характеризуються виключно вигідним транспортно-географічним положенням. Однак, порівняльна характеристика рівня розвитку та показників функціонування залізничного й автомобільного транспорту цих регіонів з транспортом України в цілому та інших регіонів показала, що, незважаючи на досить вигідне транспортно-географічне розташування,

ефективність діяльності транспортних підприємств загального користування значно менша за середні показники. При цьому аналіз результатів функціонування транспортної системи засвідчив, що впродовж останніх років, незважаючи на загальне скорочення транзиту вантажного автомобільного транспорту, помітно активізувався транзитний рух через західний кордон України, зокрема, через кордон з Польщею (ріст на 14,2 %), Словаччиною (+15,6 %), Угорщиною (+10,3 %) та Білоруссю (+14,2 %). Натомість, значне скорочення транзитного руху автотранспорту відбулось на східному кордоні з Російською Федерацією (зниження на 23,1 %) та на кордоні з Румунією (-28,1 %) [1].

Сучасні світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних кластерів. Транспортно-логістичний кластер (ТЛК) передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: МТК, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат, в т.ч. на базі залізничного транспорту, як ключового компоненту [9]. В Україні найбільш перспективними кластерними центрами можна вважати Київ, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Одесу, Львів, які одночасно є також провідними центрами Південно-Західної, Південної, Донецької, Придніпровської, Одеської, та Львівської залізниць. Створення української мережі логістичних транспортно-митних комплексів (ЛТМК) в перспективі з урахуванням регіональних особливостей дозволить: створити єдину Європейсько-Азіатську транспортну систему із загальною інфраструктурою; забезпечити вільне пересування транспортних засобів і вільне переміщення вантажів; створити умови для ефективного функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів на взаємовигідній і рівноправній основі; погоджено формувати тарифну політику на послуги транспорту згідно з світовими стандартами комплексного транспортно-експедиторського обслуговування.

У цьому аспекті слід зазначити, що формування мережі міжнародних та регіональних ЛТМК виступає досить складною і багатоплановою проблемою, оскільки жодна транспортна компанія, як самостійний господарський суб'єкт, не в змозі виконати відповідні завдання.

Проблематичним вбачається і створення об'єднаних акціонерних товариств, оскільки існуючі транспортні компанії не зацікавлені в обмеженні своєї юридичної самостійності та своїх сталих позицій на транспортному ринку.

За результатами наукових досліджень та проведеного Національною академією наук України комплексного аналізу транспортних вузлів та оцінки пріоритетності розвитку транспортно-логістичних комплексів очевидним лідером є Київський регіон, на базі якого необхідно створити експериментальний ЛТМК з центром у м. Київ, оскільки у Києві сходяться пан'європейський коридор №9 з відгалуженням на Мінськ та МТК №3 [10, 11].

До другої групи регіонів з високими оцінками віднесено Одеську, Дніпропетровську, Донецьку області та АР Крим. Зокрема, в Одеській області запропоновано створити експериментальний ТЛЦ на базі Одеського та Ренійського морських портів. Найвигідніше розташування на головних магістралях має Одеса: тут сходяться три міжнародні магістралі – МТК №9, МТК «Балтика – Чорне море» та коридор Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС) [10].

У той же час пріоритети можуть мати Дніпропетровська і Донецька області, як найбільш високорозвинені регіони України, так і АР Крим. На важливій магістралі ЧЕС розташовані Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, а також дунайські порти Рені та Ізмаїл.

Висновки. На основі проведеного аналізу можна сформулювати основні рекомендації щодо створення та подальшого розвитку логістичних об'єктів: зосередження уваги на взаємодії вузлів вантажопотоку для кращого планування та інтеграції між існуючими вузлами; планування реалізації проектів на національному, регіональному та місцевому рівнях повинно проводитися спільно; управління логістичними об'єктами і їх розвиток повинно здійснюватися в рамках державно-приватного партнерства; стратегія розвитку транспортно-логістичних центрів в країні та програма створення транспортної інфраструктури має бути обговорена державою, бізнес-товариством та громадськими організаціями; плани створення транспортно-логістичних центрів на регіональних і міських рівнях мають бути синхронізовані з планами розвитку областей.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Акуленко, А.А. Застосування нормативів ЄС на українських напрямках міжнародних транспортних коридорів [Текст] / А.А. Акуленко – Залізничний транспорт України. – 2004. – № 5.

2. Масенко Т.Є., Шевченко С.Г. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції [Текст]/ Т.Є.Масенко, С.Г. Шевченко// Науковий вісник НЛТУУ, 2007 - № 17.2 с. 301-305.
3. Прокофєва Т.А., Лопаткин О.М. Экономические предпосылки создания интегрированных транспортно-распределительных систем [Текст]/Т.А Прокофєва, О.М. Лопаткин// Бюллетень транспортной информации. – 2003. - №2-3. – С. 18-25.
4. Гринів Л.В., Синиця С.М. Шляхи підвищення конкурентоспроможності міжнародних транспортних перевезень [Текст] /Л.В. Гринів, С.М. Синиця //Наука й економіка, 2010 р.. - № 3 (19). – С.115-121.
5. Арбузов А. Украина стала “камнем на дороге” европейского транзита [Электронный ресурс] //Режим доступа: <http://www.ukrudprom.ua>
6. Токмакова І. В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні [Текст] / І.В.Токмакова //Вісник економіки транспорту та промисловості, Збірн. наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2011 – № 34 с.228-230
7. Міжгалузеві питання, логістика, Заключний звіт 7.2 /проект: Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т/ РК7, 2010-50 с.
8. Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development // The World Bank–2010– Washington, DC—50 p.
9. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: Монография [Текст] / С.И. Гриценко. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ. - 2009. – 218с.
10. Дашченко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі / Електронний варіант [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcps.pdf]
11. Димарчук С.М. Питання формування регіональних транспортно-логістичних систем [Текст] / С.М. Димарчук // Проблеми раціонального використання соціально-економічного та природно-ресурсного потенціалу регіону. Серія "Зайнятість, праця та соціальна інфраструктура". Зб.наук.пр. Випуск VIII, №3. – Луцьк: Надстир'я, 2002. – С. 163-170.

РЕФЕРАТ

Пасічник А.М., Лебідь І.Г., Кутирєв В.В. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку. / Анатолій Миколайович Пасічник, Ірина Георгіївна Лебідь, Вячеслав Валерійович Кутирєв // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2012. – Вип. 10.

В статті проведено системний аналіз стану логістичної інфраструктури української транспортної мережі та запропоновано напрямки її подальшого розвитку на основі світового досвіду.

Об'єкт дослідження – логістична система української транспортної мережі.

Мета роботи – пошук рішень і напрямків удосконалення логістичної транспортно-митної інфраструктури та успішної інтеграції транспортної системи України в мережу міжнародних транспортних коридорів.

В роботі проведено дослідження проблемних питань та запропоновані напрямки успішної інтеграції транспортної системи України в мережу міжнародних транспортних коридорів за рахунок розбудови мережі логістичних транспортно-митних і транспортно-сервісних центрів, які забезпечують обслуговування вантажних транспортних засобів на шляху перевезення вантажів. Показано, що логістичні об'єкти виконують важливу функцію контролю за переміщенням товарів в цілях забезпечення прозорості та прискорення митного контролю та підвищення транзитного іміджу країни. Запропоновано створити державну мережу як спеціалізованих, так і універсальних логістичних центрів, що дозволить більш ефективно використовувати транзитний потенціал держави.

Результати дослідження можуть використовуватись при розробці проектів розбудови та модернізації української транспортної системи.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ РЕГІОНІВ, ЛОГІСТИКА, ЛОГІСТИЧНИЙ ТРАНСПОРТНО-МИТНИЙ КОМПЛЕКС, ЛОГІСТИЧНИЙ РЕЙТИНГ КРАЇН, МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ, ТРАНСПОРТНО-МИТНА ІНФРАСТРУКТУРА.

ABSTRACT

Pasichnyk A.M., Lebid I.G., Kutyrev V.V. Transport and logistics infrastructure of Ukraine: problems and prospects. / Anatoliy Pasichnyk, Iryna Lebid, Vyacheslav Kutyrev // Management of projects, system analysis and logistics. – К.: NTU. – 2012. – Vol. 10.

The article provides a systematic analysis of the logistics infrastructure of Ukrainian transport network and directions of its further development on the basis of international experience.

The study object is the logistic system of Ukrainian transport network.

The robots purpose to find solutions and ways to improve the logistics of transport and customs infrastructure and the successful integration of the transport system of Ukraine in the network of international transport corridors.

In the paper the problem issues and directions of the successful integration of the transport system of Ukraine in the network of international transport corridors through the development of a network of logistics transportation, customs, transport and service facilities on maintenance and service of vehicles in transit goods. It is shown that logistics facilities play an important role controlling the movement of goods in order to ensure transparency and acceleration of customs control and enhancing the image of the country of transit. Asked to create a public network both specialized and versatile logistics centers, which will allow more efficient, use of transit potential of the country.

The research results can be used for development projects, and modernization of the Ukrainian transport system.

KEYWORDS: INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF THE REGION, LOGISTICS, LOGISTICS TRANSPORTATION, CUSTOMS COMPLEX LOGISTIC RATING OF THE COUNTRY OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS, TRANSPORT AND CUSTOMS INFRASTRUCTURE.

РЕФЕРАТ

Пасечник А.Н., Лебедь И.Г., Кутырев В.В. Транспортно-логистическая инфраструктура Украины: проблемы и перспективы развития. / Анатолий Николаевич Пасечник, Ирина Георгиевна Лебедь, Вячеслав Валериевич Клен // Управление проектами, системный анализ и логистика. – К.: НТУ – 2012. – Вып. 10.

В статье проведен системный анализ логистической инфраструктуры украинской транспортной сети и предложены направления ее дальнейшего развития на основе мирового опыта.

Объект исследования – логистическая система украинской транспортной сети.

Цель работы – поиск решений и направлений совершенствования логистической транспортно-таможенной инфраструктуры и успешной интеграции транспортной системы Украины в сеть международных транспортных коридоров.

В работе проведено исследование проблемных вопросов и предложены направления успешной интеграции транспортной системы Украины в сеть международных транспортных коридоров за счет развития сети логистических транспортно-таможенных и транспортно-сервисных комплексов по обеспечению и обслуживанию транспортных средств в пути следования грузов. Показано, что логистические объекты выполняют важную роль контроля за перемещением товаров в целях обеспечения прозрачности и ускорения таможенного контроля и повышения транзитного имиджа страны. Предложено создать государственную сеть как специализированных, так и универсальных логистических центров, что позволит более эффективно использовать транзитный потенциал государства.

Результаты исследования могут использоваться при разработке проектов развития и модернизации украинской транспортной системы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЕГИОНОВ, ЛОГИСТИКА, ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНО-ТАМОЖЕННЫЙ КОМПЛЕКС, ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РЕЙТИНГ СТРАН, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ТРАНСПОРТНО-ТАМОЖЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА.

УДК 656.135.073:63

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ МАТЕРІАЛЬНИХ ПОТОКІВ В ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМАХ АГРОПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА

Петрик А.В., кандидат технічних наук

Постановка проблеми. Створення транспортних систем в агропромисловому комплексі країни вимагає розробки наукових основ надійного транспортного обслуговування та вирішення цілого ряду практичних завдань. Такий комплекс заходів по забезпеченню агропромислового виробництва